

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

إنترناشيونال سبتمبر 2008 / شعبان 1429

International September 2008 / Shaaban 1429



- المعرض والمؤتمر الدولى لخدمات النقل والشحن والتخزين والخدمات اللوجيستية TRANS GLOBE 2008 بالإشتراك مع شعبة خدمات النقل الدولى بمصر
- السكة الحديد المفترى عليها
- الشحن الإليكترونى E - Freight
- التأمين البحرى على السفن التجارية : المخاطر - والمكاسب
- ماذا تعرف عن إقتصاد المعرفة ؟؟؟
- ملف العدد : كسر دورة الجوع - الثورة الخضراء - تعددت الأسباب والجوع واحد
- أثر القرار 9/11 Commission Act2007 على الموانى وسلسلة الإمداد
- مراسم الإجتماع السنوى الأول لأعضاء الجمعية العمومية للاتحاد العربى لمرحلى البضائع واللوجستيات
- **Example for Efficient Maneuvering Module For The Modern Generations of Mega Vessels Hub Ports**



رائدة في النقل الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



عزيزي المستورد ... عزيزي المصدر

إذا كنت تفكر في أفضل الطرق التي تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجي

.... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

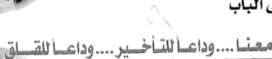
..... فخبراء الشحن الدولي يتحدثون

رويــــال للخدمات اللوجستية

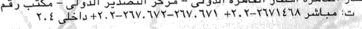
ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون

(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص و مدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من و إلى أى مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البرى من و إلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركي من و إلى جميع الموانى المصرية (بحرى وجوى)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية



مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت:٢٤١٤٩٩٤٤-٢٤١٨٤٤٢٣-٢٤١٨٤٢٨٣-٢٠٢+ فاكس :٢٤١٨٤٤٢٨-٢٤١٤٨٨٧٧-٢٠٢+
مكتب الاسكندرية :١٠ش المتحف الرومانى - المسلة - الدور الثانى
ت:٤٨٣٨٩٥١-٤٨٣٨٩٥٢-٢٠٣+ فاكس:٤٨٧٧٧٩٢-٢٠٣+
مكتب ميناء السخنة:العين السخنة - السويس
ت:٣٧١٠٢١٩ - ٣٧١٠٠٥٠-٢٠٦٢+ فاكس:٣٧١٠٢٢١ - ٣٧١٠٠٥١-٢٠٦٢+
مكتب بورسعيد:٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر
ت:٣٣٥٢٩٤٠-٣٣٥٢٩٤١-٢٠٦٦+ فاكس: ٣٣٥٢٩٤٣-٢٠٦٦+
مكتب مطار القاهرة :مطار القاهرة الدولى - مركز التصدير الدولى - مكتب رقم ٢٠٤





مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
M AMEL PRESS AND PUBLISHING
COMPANY LIMTED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة
عاصم السيد أحمد
نائب رئيس مجلس الإدارة
نشأت الديهى
رئيس التحرير
صلاح عبد المعطى عبيد
أعضاء هيئة التحرير الشرفية
أ.د. إسماعيل مبارك
أ.د. محمد صلاح الدين النشائى
أ.د. عصام شرف
أ.د. أحمد عيسوى صالح

المراسلون والمحررون

جمهورية مصر العربية
*السيد عبد الجيد السيد
* شرين جلال منير
* عبد الرحيم مصطفى
* محمد صابر
*مى عطا الله
* ميادة محمود
* ياسمين عبد المجيد

المكاتب

السعودية - جدة
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
فاكس 0096343714536

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

ولنا كلمة



ممر التنمية.. بين التأييد والمعارضة

يصل تعداد المصريين الآن حوالى 77 مليون نسمة، ومن المتوقع وصول هذا التعداد إلى 95 مليون بحلول عام 2020، ولذا فقد سبق أن أعلن الرئيس حسنى مبارك فى المؤتمر القومى للسكان الخطة الإستراتيجية القومية للسكان فى مصر علاجاً للزيادة المستمرة فى السكان، وأكد سيادته على أنه يجب على الجهات المعنية العمل على إعادة توزيع الخريطة السكانية والخروج من الوادى المحدود إلى مناطق يتم تجهيزها لتشجيع الهجرة إليها.

وعلاجاً للتكدس السكانى فقد سبق أن طرح العالم المصرى الدكتور فاروق الباز مشروع ممر التنمية بعد أن قام على مدى 25 عاماً بدراسة صحراء شمال أفريقيا، ويعتبر هذا المشروع إمتداداً عمرانياً للتنمية فى كافة المجالات الزراعية والصناعية والتجارية والسياحية وذلك عن طريق مسار 12 محوراً بطول 1200 كيلو متر تمتد من مراكز البحر المتوسط شمالاً وحتى بحيرة ناصر جنوباً، وبذا يتم ربط الصحراء بمدن الوادى القديم، ويعتمد هذا المشروع على المياه الجوفية الموجودة بالصحراء الغربية حيث يؤكد الدكتور الباز على أن هذه الصحراء تسبح فوق بحيرة من هذه المياه وفق صور الأقمار الصناعية فوق الهضبة ولأهمية هذا المشروع الكبير فقد تم عرضه على عدد من الخبراء وعلماء الجيولوجيا والمياه فكان هناك من أيده بجانب من عارضه، وإنحصرت أسباب المعارضة فى المياه التى يحتاجها المشروع حيث أشار العلماء إلى أن المشروع فى مراحله الأولى سيحتاج لمياه الشرب من بحيرة ناصر أو قناة توشكى لأنه مبنى على افتراض وجود كمية كبيرة من المياه الجوفية، ولكن بالنسبة لهذه النقطة فقد أكد الدكتور محمود أبو زيد وزير الرى والموارد المائية على أن المياه فى الصحراء الغربية غير كافية للتوسع الزراعى، ولكن من الممكن نقل المياه من بحيرة ناصر بجانب توافر المياه الجوفية فى بعض المحاور وعدم توفرها فى البعض الأخر إذا اتجهنا للجنوب وذلك طبقاً للدراسات.

وبالنسبة لعوامل نجاح المشروع فقد انحصرت الآراء فى الأتى:

- أكد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء الأهمية الإستراتيجية للمشروع وفق نتائج الدراسات المبدئية للجدوى الإقتصادية فى إختصار جانب من الزيادة السكانية المتوقعة خلال الخمسين عاما القادمة فى إطار الإمكانيات والثروات الطبيعية المتوفرة بالصحراء الغربية.
- إعتبار المشروع نقلة كبيرة لما يعانيه شريط الدلتا من التكدس السكانى وما يترتب على ذلك من بطالة وقلة موارد، بجانب معاناة الطرق والبنية الأساسية من الإرهاق.
- القضاء على التكدس السكانى فى المدن بإيجاد مناطق جديدة لجذب السكان، كما أن المشروع يساعد على الإمتداد العمرانى وتعمير الصحراء والخروج من الوادى الضيق.
- يجب تطبيق المشروع على مراحل بداية بالمحاور العرضية التى يتم الربط بينها طولياً بغرض نموها، وبالتالى الخروج من الوادى.

ولما كان هذا المشروع من الأهمية بمكان فسوف تقوم لجنة من الخبراء برئاسة الدكتور محمد فتحى صقر أستاذ الإقتصاد والمستشار الإقتصادى لوزير التنمية الإقتصادية وتضم ممثلين وخبراء من كافة الوزارات والمراكز البحثية المتخصصة بدراسات الجدوى الإقتصادية التى من المتوقع الإنتهاء منها نهاية العام الجارى ليتم عرضها على اللجنة الوزارية برئاسة الدكتور عثمان محمد عثمان وزير التنمية الإقتصادية والسيدة فايزة أبو النجا وزيرة التعاون الدولى ووزراء السكان والنقل والتنمية المحلية والرى للقيام بدراستها وطرحها بالتالى على بيوت الخبرة والمكاتب الإستشارية لإعداد الدراسات التفصيلية للمشروعات ذات الأولوية ضمن المشروع الإستراتيجى لمر التنمية.

لا أحد ينكر أن مصرنا فى حاجة ملحة لمجتمعات عمرانية جديدة تضم مناطق صناعية وخدمية خاصة بعدما أصبحت المساحة المأهولة بالسكان تتراوح بين 5 و 7 % من مساحة الأرض، لذا فإن ممر التنمية يعتبر مشروع قومى يمكن عن طريق تنفيذه إحداث نقلة كبيرة فى مجال التنمية لإستيعاب الزيادة السكانية.

إننا فى إنتظار نتيجة دراسات الجدوى الإقتصادية لإمكان إعادة توزيع الخريطة السكانية وفتح آفاق جديدة للتنمية

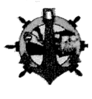
عاصم السيد أحمد

المقالات المنشورة لا تعبر بالضرورة عن رأى المجلة وانما تعبر عن آراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الاشارة الى المصدر
من أجل الشركات الراغبة فى تحقيق إنتشار أوسع وزيادة مبيعاتها بادروا بالاتصال لحجز مساحة الاعلان





Holding Co. For Maritime & Land Transport



Port Said Container & Cargo Handling Co.

- The unique location of Port Said at the northern entrance of Suez Canal is an attractive factor to world shipping lines as its deviation angle Zero which according to world studies reduces handling cost by $2.5 per container .
- PSCT achieved handling volume 1041388 TEU in 2007 against 1011166 TEU in 2006 with average growth about 3%.
- Port Said Port leap from 60 to 35 in world ranking issue 2006 .

CONTAINER HANDLING ACTIVITY :

* Container yard area 467130 m2.
* Planned annual capacity 800.000 TEU .
* LCL store 6000 m2
* Quay productivity 1158 Box / meter / quay .
* Handling rate 25 Box/hour/crane.

EQUIPMENT

- 9 Ship to shore Gantry Cranes .
- 2 (80 -100 tons) Mobile Harbor Cranes.
- 9 Rubber-Tyred Yard Cranes (RTG)
- 34 Reach Stackers.
- 47 Tractors & Semi-Trailers

MAINTENANCE & REPAIR OF CONTAINERS

A specialized workshop responsible for maintenance & repair of containers in accordance with (IICL) standard .

Also it's responsible for washing/cleaning containers.

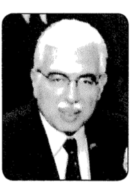
Its capacity is 600 TEU/month.

WEB: www.pscchc.com
E-MAIL:info@pscchc.co

INLAND PORT

- Located on an area of 50000 m2 at 10th of Ramadan city .
- Terminal capacity 6000 TEU general cargo/car
- One LCL store 2000m2.





دكتور/ أحمد نظيف
رئيس الوزراء





مهندس/ محمد منصور
وزير النقل

ماهونى للملاحة والخدمات البحرية
MAHONEY SHIPPING & MARINE SERVICES
أعرق شركات القطاع الخاص المصرى فى مجال النقل البحرى

و



يونايتد فيدر سيرفيسز
UNITED FEEDER SERVICES L.P
كبرى شركات النقل البحرى لسفن الروافد فى البحر المتوسط

عن توقيع عقد شراكة جديدة

لخدمة النقل الساحلى المصرى بسفن الروافد
وباكورة هذه الشراكة
هو إنضمام السفينة EGY PRINCESS (إيجى برنسيس)
الرافعة للعلم المصرى
حمولة 425 حاوية
وسوف تعمل مع شقيقتها السفينة (EGY PRIDE) إيجى برايد
لنقل الحاويات بين الموانى المصرية برحلات أسبوعية منتظمة





شركة جلف بدر

الوكيل الملاحى للخطوط الملاحية

EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWAN LTD ITALIA MARITTIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE (UK) LTD EVERGREEN MARINE HONG KONG) LTD

بهاء حلمى بدر

د. محمد بهاء بدر

وجميع العاملين بالشركة

يتقدمون بالتهنئة القلبية إلى

السيد اللواء بحرى

توفيق عبد الحميد أبو جندية

بثقة القيادة السياسية

بتجديد فترة رئاسته

للهيئة العامة لميناء الإسكندرية

ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح وازدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

أجندة إنترناشونال

* يبدأ شهر رمضان المبارك يوم الأثنين أول سبتمبر الجارى، وذلك وفقاً لما أكدته دراسة علمية من أن هذا الأمر يحدث كل ثمانى سنوات نتيجة للإعجاز الإلهى الذى يتمثل فى دورة منتظمة ومتكررة لبدايات الشهور القمرية.
* يعقد المؤتمر الدولى للهيئة الدولية للموارد المائية بمدينة مونبليه بفرنسا أول شهر سبتمبر الجارى حيث يتسلم الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى فى إحتفال خاص على هامش المؤتمر جائزة "نقطة المياه الماسية".
* حددت محكمة إستئناف طنطا أول سبتمبر الجارى لبدء محاكمة المتهمين بقتل جواهرجى كفر الشيخ والإستيلاء على كمية 4 كيلو مشغولات ذهبية.
* قررت وزارة التربية والتعليم بمملكة البحرين زيادة رواتب المدرسين المصريين العاملين بالمدارس الحكومية بنسبة 15% إعتباراً من أول سبتمبر الجارى، وذلك لضمان العدالة والمساواة بزملائهم البحرينيين.
* حدد النائب العام المستشار عبد المجيد محمود جلسة الثالث من سبتمبر الجارى بمحكمة جنح مستأنف سفاجا والغردقة لنظر الطعن المقدم من النيابة العامة بالإستئناف على الحكم الصادر ببراءة المتهمين فى قضية العبارة "السلام98"
* تقام بطرابلس يوم 5 سبتمبر الجارى مباراة ليبيا وغانا فى التصفيات المؤهلة لكأس العالم، وتقام مباراة السودان وتشاد فى نفس التصفيات باستاد الكلية الحربية بالقاهرة يوم 6 سبتمبر الجارى.
* قررت محكمة جنايات المنيا حجز قضية تسريب أسئلة إمتحانات الثانوية العامة للنطق بالحكم يوم 8 سبتمبر الجارى.
* قرر محمود المشهدانى رئيس مجلس النواب العراقى تأجيل جلسة البرلمان على أن يعاود المجلس الإجتماع يوم 9 سبتمبر الجارى للتصويت على قانون الإنتخابات المحلية.
* يقام معرض أوتوميكانيكا الدولى لمستلزمات وقطع غيار السيارات ومراكز الصيانة والخدمة بمدينة فرانكفورت الألمانية فى الفترة من 16 إلى 21 سبتمبر الجارى.
* تبدأ الدراسة فى مدارس جمهورية مصر العربية يوم 20 سبتمبر الجارى الذى يتوافق مع العشر الأواخر من شهر رمضان المبارك.
* قررت محكمة جنح مستأنف بولاق أبو العلا النطق بالحكم فى الإستئناف المقدم من النيابة العامة وإبراهيم عيسى رئيس تحرير صحيفة الدستور بجلسة 28 سبتمبر الجارى.
* يتم حتى نهاية شهر سبتمبر الجارى قبول الأعمال المقدمة فى مشروع إستخدام الهيكل الحديدى لكوبرى أبو العلا كمتحف ومزار سياحى وجسر للفنون والتاريخ على أحد ضفتى النيل بمنطقة رملة بولاق.

حركة الموانى المصرية
خلال شهر مايو 2008

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال مايو2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	سيارات ومعدات	بتروكيماويات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
إسكندرية	199749.5	-	174399.2	-	66072	36186.9	256332.5	732740.1	341019.1	1872.6	1075631.8	225
الدخيلة	173713.3	330703	555216.6	-	59478	6741.0	-	1125851.9	342201.1	64761	1532814	44
دمياط	188272	126654	174232	-	-	664	85287	575109	94578.0	339837.6	1009524.6	80
بورسعيد	16865.3	57750	11152.9	-	-	1871.2	.	87639.4	93855.7	218406	399901.0	24
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	33589.4	679772	713361.4	.
السويس	-	-	-	-	-	255.0	-	255.0	.	26	281	1
سفاجا	1291.5	112.9	56850	-	-	704	.	58958.4	.	.	58958.4	37
نويبع	6205	1281	642	330	-	612	1	9071	.	290	9361	103
الإجمالي	586096.7	516500.9	972492.6	330	125550	47034	341620.5	2589624.7	905243.2	1304965.1	4799833	514

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال مايو2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	سيارات ومعدات	بتروكيماويات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
إسكندرية	767501	19328.6	15206.3	13085.2	172961.2	389.3	15799.6	313520.4	243487.7	2638	559646.1	114
الدخيلة	18498.5	-	78693.9	12276.7	162869.1	-	2	272340.2	180364.0	63680	516384.2	29
دمياط	22833	16439	13132	121979	34147	-	346684	555214	95579.2	407786.7	1058579.9	55
بورسعيد	13938.1	-	145465.9	-	-	6.6	3.2	159413.8	94383	237163.9	490960.7	69
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	-	76384.3	650759	727143.3	-
سفاجا	2074.7	3438.1	41800	-	-	2	-	47314.8	-	-	47314.8	64
الحمراوين	-	-	83542.1	-	-	-	-	83542.1	-	-	83542.1	4
أبو الغصون	-	-	12600	-	-	-	-	12600	-	-	12600	2
نويبع	16952	5766	1278	181	-	1548	-	25725	-	-	25725	219
الإجمالي	151046.4	44971.7	391718.2	147521.9	369977.3	1945.9	362488.8	1469670.2	690198.1	1362027.6	3521895.9	556

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر مايو2008

الميناء	ركاب قادمون			ركاب مغادرون			إجمالى الركاب
	مصرى	أجنبى	إجمالى	مصرى	أجنبى	إجمالى	
الأسكندرية	0	0	0	0	12499	12499	12499
بورسعيد	414	10632	11046	402	10672	11074	22120
السويس	0	0	0	673	0	673	673
الغردقة	15165	51	15216	11268	51	11319	26535
سفاجا	15927	3514	19441	11976	3805	15781	35222
شرم الشيخ	0	4924	4924	0	5577	5577	10501
نويبع	32862	5643	38505	29837	5924	35761	74266
الإجمالى	64368	24764	89132	54156	38528	92684	181816

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال مايو2008

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	162	37	81	77	14	34	4	0	0	3	1	2	0	0	415
سفن صب جاف	15	17	20	3	1	4	0	0	0	2	2	0	0	0	64
سفن صب سائل	25	11	22	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	63
سفن الدحرجه	31	1	1	2	0	0	2	0	0	34	0	0	0	118	189
حاويات	64	44	115	72	128	0	0	0	0	0	0	0	0	0	423
سفن ركاب وسياحة	13	0	0	22	0	0	0	0	44	11	0	0	57	0	147
سفن أخرى	6	1	5	210	0	0	0	0	2	0	1	0	6	0	231
إجمالى عام	316	111	244	389	143	38	6	2	46	50	4	2	63	118	1532

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال مايو2008

ميناء	عدد السفن	برسم البلد				ترانزيت				الإجمالى	
		وارد		صادر		وارد		صادر			
		طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU
الأسكندرية	97	341019	28929	243488	33377	1867	273	2638	177	589012	62756
الدخيلة	58	342201	24656	180364	20690	64761	4363	63680	4399	651006	54108
دمياط	137	94578	6312	95579	9843	339838	40626	407787	40002	937781	96783
بورسعيد(غرب)	96	93856	9830	94383	12653	218406	23226	236938	23520	643583	69229
شرق بورسعيد	104	33589	4993	76384	6486	679772	76531	650759	66836	1440505	154846
الأجمالى	492	905243	74720	690198	83049	1304644	145019	1361802	134934	4261887	437722

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء



بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

بمناسبة مرور ثلاثين عاماً على اتفاقية السلام مع إسرائيل إستضافت قناة الجزيرة السيد عبد البارى عطوان (الذى أورد فى معرض حديثة أن السادات وعد شعبه بالرخاء والتقدم ، ولكن ها هى مصر بعد ثلاثين عاما خرابية ومتخلفة عنها منذ ثلاثين عاما) هذا افتراء وكذب، ولكن بعض المسئولين يسفهون ما تم إنجازه منذ عام 82/1983 حتى الآن، فلقد نشرت الأهرام فى عددها الصادر يوم الأحد 2007/11/25 العدد 44183 فى صدر صفحتها الأولى على اليسار تحت عنوان (لا زيادة فى أسعار تذاكر الدرجة الثالثة فى القطارات أن الدولة وفرت 20 مليار جنيه خلال السنوات العشر المقبلة، يصل بعدها المرفق إلى معدلات الخدمة العالمية ويتم من خلالها إجراء عمليات تحديث ذات طبيعة شاملة ومستمرة بحيث لا يتكرر ما حدث (فى الماضى عندما بقيت السكة الحديد 30 عاما دون تطوير أو ضخ استثمارات جديدة فى بنيتها وفى صفحة 27 فى العمود الثانى ورد (أن ما حدث فى هيئة السكة الحديد أنه فى فترة السبعينات تم شراء أصول كثيرة ومنذ ذلك أى منذ 30 عاما لم يتم تجديدها).

إن ما تم إنجازه فى السكة الحديد منذ تولى فخامة الرئيس، أى منذ 82/1983 يدعو إلى الفخر، ولقد سبق أن نشرنا فى إنترناشيونال فى شهر أغسطس عام 2005 مقالة عن الإنجازات التى تمت، وذلك بمناسبة إنتخابات الرئاسة للتوعية بما تم قبل الإنتخابات ونعيد نشر ما تم إنجازه من عام 82/1983 حتى عام 2004/2003 .

- المرحلة 82/1983 - 99/2000

الخطة الخمسية الأولى 82/1983 - 86/1987 تم إستثمار 1451 مليون جنيه
الخطة الخمسية الثانية 87/88 - 91/1992 تم إستثمار 3444 مليون جنيه
الخطة الخمسية الثالثة 92/1993 - 96/1997 تم إستثمار 5131 مليون جنيه
ما تم فى أعوام 97/1998 - 99/2000 تم إستثمار 2874 مليون جنيه
المجموع 12900 مليون جنيه
وهى تعادل حوالى 30 مليار جنيه بالأسعار الحالية.

ومن أهم الإنجازات التى تمت فى تلك الفترة:

- تم شراء 426 قاطرة جديدة، 2013 عربة ركاب.
- تم تعديل 249 عربة عادية وتحويليها إلى عربات أولى وثانية مكيفة ومجهزة بالڤيديو وعربات نوم ونادى مكيفة بورش الهيئة (وهى ما يطلق عليه الأسبانى) 8699 عربة بضاعة جديدة 4 قطار نوم سياحى، 3 قطارات سريعة توربينية، 18 قطار ذات عربات عادية (ثانية وثالثة) مطورة.
- إزدواج الخط أسيوط/ أسوان، حيث تم أزدواج 505 كيلو متر وإنشاء 34 كوبرى جديد وإنشاء 87 محطة.
- مشروع الخط الحديدى الوادى الجديد / قنا/ سفاجا، بطول 680 كيلو متر وإنشاء أطول كوبرى معدنى على النيل بطول 1175 متر.
- إنشاء الخط الحديدى لنقل البضائع بين الإسكندرية والقاهرة (خط الاتحاد / ميناء الإسكندرية بطول 108 كيلو متر).
- تربيع الخط بين القاهرة وقليوب بطول 14 كيلو متر وتربيع خط الإسكندرية / سيدى جابر بطول 5 كيلو .
- إعادة تأهيل أسطول الجر بعدد 145 قاطرة كمرحلة أولى.
- مشروع خط الإسماعيلية /القنطرة/ رفح، ويشمل كوبرى الفردان المتحرك.
- بخلاف كهربة الإشارات على بعض الخطوط وتجديد الخطوط بمعدل 300 كيلو متر سنوياً وغيرها من المشروعات.
- إنجاز كبير وعظيم نفخر به حيث صار لنا سكة حديد نفخر بإنجازها.

ومنذ تولى الأستاذ الدكتور عاطف عبيد رئاسة الوزارة كان هدف الوزارة تحجيم الإستثمارات حيث ورد فى مذكرته عن متابعة تنفيذ برنامج الحكومة بتاريخ 2002/1/21 ما يلى:
إتخاذ عدة إجراءات لتحجيم الإنفاق الإستثمارى لعدم تجاوز ما ورد بالخطة.
تحرير سعر الصرف والفائدة بصورة متدرجة.
وبذلك فقد إنخفضت الإستثمارات المتاحة للسكة الحديد حيث كانت تتجاوز ما يرد بالخطة السنوية حيث تبلغ الإستثمارات المنفذة فى الخمس سنوات الأخيرة حتى عام 99/2000 ضعف المقرر بالخطة وأن التقيد بما يرد فى الخطة وعدم تجاوزه لا يتمشى مع ضرورة أن تكون الخطة مرنة من حيث التجاوز أو التعديل.

فيما يلى ما تم تنفيذه ابتداءً من عام 2001/2002
2001/2002 تم تنفيذ إستثمارات بلغت 443 مليون جنيه
2002/2003 تم تنفيذ إستثمارات بلغت 997 مليون جنيه
2003/2004 تم تنفيذ إستثمارات بلغت 1467 مليون جنيه

وإذا ما أخذنا فى الإعتبار أن 50% مما يتم تنفيذه يتم بالنقد الأجنبى وكذلك أرتفاع الأسعار المحلية بفعل التضخم فإن ما تم تنفيذه من إستثمارات منذ عام 2000/2001 ينخفض كثيراً عما ذكر مما أدى إلى تدهور الأوضاع خاصة بالنسبة لتأهيل الجرارات وصيانتها حيث لم تتوافر قطع الغيار اللازمة لصيانة الجرارات وتدهور الصيانة ، ولم تتم خطة تأهيل الجرارات وصيانتها حيث تجاوز أغلبها العمر الإقتصادى باستثناء الفترة التى تولى فيها المرحوم حمدى الشايب وزارة النقل حيث كان يولى السكة الحديد عناية فائقة انعكس على أدائها فى فترة توليه وزارة النقل حيث أرتفعت إيراداتها من 708،6 مليون جنيه فى عام 2001/2002 إلى 789،8 مليون جنيه فى عام 2003/2004 بنسبة زيادة قدرها 115% حيث أعاد للسكة الحديد قياداتها الذين كان قد تم إستبعادهم بل وعين أحدهم ليكون رئيساً للسكة الحديد، وأنجز فى الفترة القصيرة التى تولاها إنجازاً كبيراً سوف نلمسه فى الفترة من النصف الثانى من عام 2001 /2002 إلى نهاية عام 2003/2004 وأعاد للسكة الحديد مكانها كسابق عهدها ونعرض فيما يلى تحليلاً للسكة الحديد:

الإنتاج الكمى:

فيوضح الجدول التالى الإنجاز الكمى للهيئة فى الفترة من 2001 /2001 إلى 2004/2005 :

بيان	2005/2004	2004/2003	2003/2002	2002/2001	2001/2000
عدد الركاب مليون راكب	434	417	368	447	258
حجم الحركة (مليون راكب.كم)	54684	41283	46185	39312	42059
البضائع (مليون طن)	11	12.3	11.9	12.2	12
حجم حركة البضائع مليون طن.كم	3850	4305	4479	4180	4217

ومنه يتبين أن حجم حركة نقل الركاب قد أرتفع من 42059 مليون راكب . كم فى عام 2000/2001 إلى 54684 مليون راكب. كم فى عام 2004/2005 بنسبة زيادة قدرها 30%.

فى حين أن عدد الركاب بالمليون راكب قد أرتفع من 258 مليون راكب فى عام 2000/2001 إلى 434 مليون راكب فى عام 2004/2005 بنسبة زيادة قدرها 68.2%.
وبالنسبة لنقل البضائع فقد أرتفع من 12 مليون طن فى عام 2000/2001 بحجم حركة قدره 4217 مليون طن. كم إلى 12.3 مليون طن بحجم حركة قدرة 4305 مليون طن.كم فى عام 2003/2004 (وهو العام الأخير لرحيل المرحوم حمدى الشايب)، ثم إنخفض إلى 11 مليون طن بحجم حركة قدرة 3850 مليون طن . كم فى عام 2004/2005 بنسبة خفض قدرها 8.3% ، 8.7% على الترتيب عن عام 2000/2001 .

الإنتاج القيمى :

وبالنسبة للإنتاج القيمى فيوضح الجدول التالى قائمة نتائج الأعمال فى نفس الفترة 2000/ 2001 ، 2004/2005 .

تابع السكة الحديد المفترى عليها

القيمة بالمليون جنيه

بيان	2005/2004	2004/2003	2003/2002	2002/2001	2001/2000
إيرادات النشاط الجارى					
إيرادات نقل الركاب	642.86	567.83	510.03	483.48	463.53
إيرادات نقل البضائع	196.22	209.30	193.14	211.88	180.03
إيرادات أخرى	48.33	47.72	45.62	48.44	40.88
إجمالى النشاط الجارى	887.41	824.85	748.79	743.8	688.44
إيرادات تحويلية جارى	122.96	70.12	176.85	168.23	121.16
إجمالى الإيرادات	1010.37	894.97	925.64	912.03	809.60
إجمالى الإستخدمات	2126.39	2260.13	1725.18	1251.41	1650.53
الفائض أو العجز	(1116.02)-	(1365.16)-	(799.54)-	(339.38)-	(840.93)
إجمالى الإهلاك والفوائد	1068.74	1298.42	781.55	406.66	830.63
إجمالى الإستخدمات بدون الإهلاك والفوائد	1507.65	961.7	943.63	844.75	719.9
الفائض أو العجز بعد إستبعاد الإهلاك والفوائد	(47.28)-	(66.73)-	(17.99)-	67.28	(10.3)-

ومن الجدول السابق يتبين ما يلى :

ارتفعت إيرادات نقل الركاب من 463.53 مليون جنيه فى عام 2001/2000 إلى 642.86 مليون جنيه فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 38.75، ارتفعت نسبة إيرادات نقل الركاب من 57.35% من إجمالى الإيرادات فى عام 2001/2000 إلى 63.6% فى عام 2005/2004 .

ارتفعت إيرادات نقل البضائع من 180.03 مليون جنيه فى عام 2001/2000 إلى 196.22 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 9% بالرغم من إنخفاض حجم حركة البضائع بنسبة 8.7%.

وتمثل إيرادات نقل البضائع 22.2% من إجمالى الإيرادات فى عام 2001/2000 مقابل 19.4% فى عام 2005/2004 .

وارتفعت إجمالى الإيرادات من 809.6 مليون جنيه فى عام 2001/2000 إلى 1010.37 مليون جنيه فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 24.8%.

فى حين أن إجمالى الإستخدامات ارتفعت من 1650.53 مليون جنيه فى عام 2000/ 2001 إلى 2126.39 مليون جنيه فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 28.8%.

وبذلك فإن بالعجز قد أرتفع من 840.93 مليون جنيه فى عام 2001/2000 إلى 1116.02 مليون جنيه فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 32.7% ويمثل العجز 103.9% من إجمالى الإيرادات فى عام 2001/2000 مقابل 110.5% فى عام 2005/2004.

وبتحليل هذا العجز فنجد أن إجمالى الإهلاك والفوائد يمثلان 50.3% من إجمالى الإستخدامات فى العامين، وهما نتيجة كبر حجم الإستثمارات التى تمت والتى سبق عرضها باستبعادهما من إجمالى الإستخدامات فإنها، أى إجمالى الإستخدامات تنخفض إلى 819.9 مليون جنيه فى عام 2001/2000 مقابل 1507.65 مليون جنيه فى عام 2005/2004،

وينخفض بذلك العجز الذى تحقق إلى 10.3 مليون جنيه فى عام 2001/2000 يرتفع إلى 47.28 مليون جنيه فى عام 2005/2004 ، أى أن الإيرادات تكاد تغطى الإستخدامات، وإذا ما أخذنا فى الإعتبار أن للسكة الحديد مستحقات لدى العملاء تبلغ 503 مليون جنيه فى عام 2001/2000 ترتفع إلى 716 مليون جنيه فى عام 2005/2004 وإذا ما حصلت السكة الحديد على فوائد نتيجة عدم السداد فأنها بذلك تغطى إستخداماتها كاملة:

أهم المؤشرات :

– ويوضح الجدول التالى أهم المؤشرات قبل وبعد استبعاد الإهلاك والفوائد.

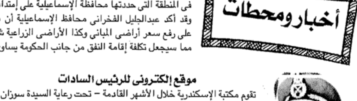
بيان	2005/2004	2004/2003	2002/2001	2001/2000
مؤشر الربح قبل إستبعاد الإهلاك والفوائد%	(110.5)-	(125.5)-	(37.2)-	(103.9)-
مؤشر الربح بعد إستبعاد الإهلاك والفوائد%	(4.7)-	(7.5)-	7.4	(1.3-)
نسبة التشغيل %	210.5	252.5	137.2	203.9
نسبة التشغيل والعمل بعد إستبعاد الإهلاك والفوائد%	104.7	107.5	92.6	101.3
إجمالى الأصول (مليون جنيه)	30339	28187	23419	21905
معدل دوران الأصول (مرة)	0.0333	0.0317	0.0389	0.0369
المخزون (مليون جنيه)	566	561	507	525
فترة المخزون (يوم)	204	229	203	237
صافى العملاء (مليون جنيه)	716	719	679	503
فترة التحصيل (يوم)	259	293	272	227

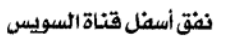
من الجدول السابق يتبين ما يلي:

أن مؤشر الربح ينخفض من –(103.9)% إلى –(1.3) فى عام 2001/2000 وينخفض من –(110.5)% إلى –(4.7)% فى عام 2005/2004 .ونسبة التشغيل (تكلفة الحصول على الإيرادات) التى ارتفعت من 203.9% فى عام 2001/2000 إلى 210.5 فى عام 2005/2004 قد انخفضت بعد استبعاد الإهلاك والفوائد إلى 101.2% فى عام 2000/ 2001 و 104.7% فى عام 2005/2004 .

ارتفعت إجمالى الأصول من 21905 مليون جنيه فى عام 2001/2000 إلى 30339 مليون جنيه فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 38.5%، ويرجع ذلك إلى كبر حجم الإستثمارات التى تمت.

– ومما يجدر ذكره أن الدكتور إبراهيم الدميرى أصدر كتاباً بعنوان (وزارة النقل – الوضع الراهن – رؤية مستقبلية) تضمن 25 صفحة عن السكة الحديد من صفحة 26 – 50 ورد بها ما تم إنجازه فى السكة الحديد من عام 83/1982 حتى 2000/99 وتناول الخدمة على معظم الخطوط ولم يرد بها ما يمكن أن يلمسه القارئ عن أى قصور فى السكة الحديد. هذا ما تم إنجازه فى السكة الحديد فى الماضى القريب، أما بخصوص ما تم إنجازه فى عام 2007/2006 مقارناً بعام 2006/2005 سوف نورده تفصيلاً فى العدد القادم بإذن الله





نفق أسفل قناة السويس

كلف الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء المهندس أحمد المغربى وزير الإسكان بإعداد الدراسات الخاصة بإنشاء نفق أسفل قناة السويس فى المنطقة التى حددتها محافظة الإسماعيلية على إمتداد الطريق الدائرى، وقد أكد عبدالجليل الفخرانى محافظ الإسماعيلية أن هذا النفق سيعمل على رفع سعر أراضى المبانى وكذا الأراضى الزراعية شرق قناة السويس مما سيجعل تكلفة إقامة النفق من جانب الحكومة يساوى صفراً.

القضاء على المياه الجوفية

أعلن فاروق حسنى وزير الثقافة أنه سيتم تنفيذ مشروعين للقضاء نهائياً على مشكلة إرتفاع المياه الجوفية التى عانت منها مؤخراً منطقة أبو الهول ومعبد الوادى، ويقوم مركز هندسة الآثار والبيئة بكلية الهندسة جامعة القاهرة بتنفيذه المشروع الأول الذى تصل تكلفته إلى 2 مليون جنيه ويستغرق شهرين، وبالنسبة للمشروع الثانى فيقوم بتنفيذه المركز إشتراكاً مع هيئة المعونة الأمريكية بالقاهرة بتكلفة 40 مليون جنيه ويستغرق عامين.



موقع إلكترونى للرئيس السادات

تقوم مكتبة الإسكندرية خلال الأشهر القادمة – تحت رعاية السيدة سوزان مبارك رئيس مجلس أمناء المكتبة – بإطلاق أكبر موقع إلكترونى يؤرخ لسيرة حياة الرئيس الراحل أنور السادات، كما سيتم إفتتاح متحف يضم أندر مقتنياته ومتعلقاته الشخصية، التى أهدتها السيدة جيهان السادات للمكتبة نيابة عن أسرة الرئيس الراحل، ويشارك فى تنفيذ هذا المشروع فوزي عبد الحافظ السكرتير الشخصى للرئيس السادات بتقديمه عددا كبيراً من الوثائق الخاصة وأندر المواد التسجيلية عن الرئيس السادات.

زيادة الصادرات المصرية إلى ألمانيا

أكدت أحدث دراسة أعدتها نقطة التجارة الدولية من واقع الإحصاءات الألمانية أن الصادرات المصرية إلى ألمانيا حققت زيادة كبيرة خلال الفترة من يناير إلى مايو 2008 حيث بلغ إجمالى قيمة الصادرات 434 مليون يورو بنسبة زيادة 51% مقارنة بـ 286.8 مليون يورو للفترة نفسها من العام السابق.

السعودية عضو عامل فى الأنروا

أعلن السفير أحمد عبد العزيز قطان المندوب الدائم للمملكة العربية السعودية لدى جامعة الدول العربية أنه جرى التداول فى قيام المملكة العربية السعودية بالإنضمام كعضو عامل فى اللجنة الإستشارية للأنروا، ووفقاً للنظام المتبع فإن المملكة ستتولى منصب نائب رئيس اللجنة فى العام 2010/2009 ورئاسة اللجنة فى العام 2010 – 2011.

برج بيزا لن ينهار

أكد البروفيسور مايكل جاليولكو فيسكى أحد أفراد الفريق الذى يقوم بترميم برج بيزا المائل أشهر معالم إيطاليا السياحية – بأن البرج قادر على الصمود لمدة 300 عام دون أن ينهار، وأن جهود عمليات الترميم التى بدأت منذ عام 2001 قد نجحت فى استقامة البرج بمعدل 16 بوصة.



الشحن الإليكترونى E - Freight



بقلم/ ايمن الشيخ خبير الشحن الجوى و رئيس لجنة الشحن الجوى بشعبة خدمات النقل لدولى. مصر

يتجه عالم أجمع الآن إلى الحفاظ على البيئة من خلال العديد من الاجراءات والمشروعات التى تشجع هذاالاتجاه ومنها تقليص عملية قطع الاشجار التى ينتج منها الورق اللازم لتدوال الكثير من المستندات والوثائق وتبذل الكثير من لمساعى الحميدة بالتعاون بين منظمة البيئة العالمية المنظمات الآخرى التى تنظم الكثيرمن الأعمال على مستوى العالم ومن هذه المظمات منظمة IATA وإتحادالجمارك العالمى وقد رأتا الجهتين أن من الصناعات التى تستخدم عدد ضخم من المستندات والأوراق والتى يجب العمل على تقليصها تدريجيا تمهيداُ لإلغاء هذه الاوراق على المدى القريب بشكل و بآخر هى صناعة الشحن الجوى ومن هنا طرحت فكرة الإستغناء عن الأوراق و المستندات والإستعاضه عنها بما يسمى بالـ E-Freight أو الشحن الإليكترونى

ويعتبر الآن E-Freight أو الشحن الإليكترونى هو إتجاه العالم أجمع إلى الإستغناء أو التقليل من استخدام المستندات الورقيه تمهيداً إلى الإستغناء الكامل عن إستخدام الأوراق نهائيا فى عام 2009. ففى عام 2004، أعدت الـ IATA مشروعاً يرمى إلى إنهاء الحاجة إلى إنتاج وثائق ورقية فى عمليات النقل الجوى للبضائع والإنتقال إلى أبسط صور التعامل عن طريق الوسائط الإلكترونيه و كذلك لخلق بيئة نظيفه و خالية من الورق. و لأهداف أخرى أكثر أهميه وهى توفير الوقت والنفقات التى تدفع فى إنشاء هذه الاوراق.

و من المتوقع نتيجة لإستخدام الشحن الإليكترونى تحقيق توفير مبلغ 1.2 بليون دولار سنويا قيمة تلك الاوراق التى تستخدم فى عمليت الشحن والتى تصل عددها إلى أكثر من 40 ورقة أو مستند. على المدى القصير، فإن الهدف هو الإستعاضه عن المستندات الورقيه النقل الجوى بالوثائق الإلكترونيه ، وإستخدام التبادل الإلكترونى للبيانات للقضاء على مئات الملايين من بوالص النقل الجوى وقوائم التعبئه و الفواتير والشهادات التى تنتج كل سنة.

ولذلك تسعى الجهات المعنية الشركة الوطنية (مصر للطيران) - شركة الطيران العاملة فى مصر- مصلحة الجمارك الآن بالتعاون مع شعبة خدمات النقل الدولى ممثلة فى لجنة الشحن الجوى لإيجاد البدائل الإلكترونية لتحل محل كل وثيقة من وثائق الشحن الجوى، وقد قامت الشركة الوطنية للطيران بترشيح أحد الأنظمة التى تقدمه إحدى الشركات الأوروبية لبدء التعامل إليكترونياً مع شحنات الصادر وذلك عن طريق الدخول إلى موقع هذه الشركة الأوروبية على الإنترنت وإرسال بيانات البوالص الكلية والفرعية إلى نظام الحاسب بالشركة الوطنية إلا أن النظام المقدم من هذه الشركة الأوروبية لازال يحتاج إلى بعض التعديلات أو الإضافات ... ووعدت الشركة الوطنية للطيران بتحقيق هذه المتطلبات .. علاوة على العديد من الأسماء لشركات أخرى التى تطرح من وقت إلى آخر خلال الإجتماعات المستمرة التى تجمع بين كل أطراف العملية الشركة الوطنية (مصر للطيران) - جمارك - شركات طيران- وكلاء شحن- لجنه الشحن الجوى) وذلك لإختيار الأنسب لجميع الأطراف لتقديم هذه الخدمة .. وقد دخلت الهيئه العامة للرقابة على الصادرات والوارادات مؤخراً فى منظومة التحضير لتطبيق هذا النظام فى مصر و بكل ثقلها وكوادرها وخبرائها الذين لهم باع كبير فى التطبيقات الإليكترونيه لتكتمل المنظومة والخروج بأفضل النتائج والحلول اللازمة للتطبيق الكامل بأذن الله .

والآن هذا النظام يتم تطبيقه الآن فى العديد من البلدان مثل كندا والهند والولايات المتحدة الامريكية.

وقد أعلنت الإياتا مؤخراً أن هناك عشر دول إضافية "جاهزة للشحن الإليكترونى" وهى: السويد، فرنسا ،أسبانيا ،أستراليا، نيوزيلندا، الإمارات العربية المتحدة (دبى)، وسويسرا وأيسلندا والدنمارك والنرويج

أما عن مصر فنحن نرغب فى اللحاق بهذه الدول فى أسرع وقت ممكن حتى لا نتخلف عن بقية دول العالم التى سبقتنا

ومنها بعض الدول العربية وخاصة أن مصر من أوائل الدول الـ44 التى وقعت على الإتفاقية وقد تحدد لمصر أن يكون أول مارس 2008 لبداية المرحلة التجريبية أو مرحلة تقييم الامكانيات وتحديد الإحتياجات... على أن تبدأ شركات الطيران بشكل فعلى أول يوليو 2008 ثم تتعبها شركات الشحن بعد الإتفاق أو بعد الوصول إلى النظام الأمثل و الذى يتوافق مع إمكانات وظروف جميع الأطراف المعنيه بهذه الإشكاليه..

وهناك جهوداً حسيسه ومستمره تبذل من جانب كل الجهات للحاق بالموعد المحدد للتطبيق الكامل بحلول عام 2009

قصة حاوية 2



بقلم/ أميرة شوقى

بعد المشقه التى عانيتها فى رحلتى السابقه أبحرت على ظهر الباخرة التى أقلتنى من ميناء إلى آخر و اليوم أقص عليكم عما حدث فى إحدى هذه الموانى التى رسوت على أحد أرصفتها حيث تم شحنى ببعض قطع الأثاث و كماليات الديكور كالأباجورات والستائر و الخودادیات و النجف و بعد التستيف بدأت فى الإستعداد للإبحار و مغادرة ميناء الشحن وبدأ إستعدادى لتنسم رائحة المحيط و بعد إشتياق لمعرفه أخبار مينائى الجديد و تفكيرى فى التطور الذى تم به حيث سرحت بخيالى إلى أن وصلت ليلا و فى الصباح بدأت أتحرك ليتم الكشف علىّ مما أدهشنى بسرعه بدأ هذه المرحله ودهشت أكثر من الطريقة التى تم التعامل بها فإن باب الحاوية لم يفتح و لكن تم تحرك سيارة الإشعاع حولى لتفقد محتوى الحاوية

وبدأت أسأل نفسى لن افحص ؟ لن يتم معاينه الاثاث ؟

و تحاورت مع نفسى وأقول إذن متى سيتم إستكمال الإجراءات من تثمين و عروض واردات وزراعه و هنا كانت الدهشه الأكبر ....

خلال أقل من 6 ساعات كان بابى يفتح لتنزيل الأثاث فى مخازن العميل وليس للكشف

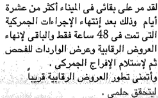
وسمعت الحوار التالى بين صاحب البضاعة و شريكه ملخصه أنه قدم أوراق الشحنه مسبقاً لإنهاء الإجراءات و دفع الرسوم قبل وصول الشحنة .

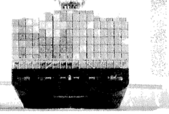
وأنه تقدم لجميع الجهات الرقابيه الخاصه بالعروض بعينات مسبقه للشحنه لأخذ الموافقات عليها قبل الوصول و بذلك لم يهدر أى وقت أو تكاليف إضافيه مثل التخزين أو العمالة أو تعرض الأثاث للتلف نتيجه تكرار المعاينة

ومما أثار إعجابى ودهشتى فى الوقت نفسه تمكنه من إدراج الشهادة الجمركية إلكترونياً وأيضا دفعها إلكترونيا ويغلق باب الحاوية

تم عودتى للميناء فى وقتٍ أقل من وقت خروجى و ذلك نظراً لحسن تخطيط بوابات الدخول والخروج فى الميناء وأيضا سرعة إنهاء الإجراءات الجمركية ولأن بيانات السيارة كانت مدرجة مسبقاً ولم تأخذ وقت فى الدخول .

بعد ذلك تم تعتيقى من على ظهر السيارة و عند إرتطامى بالأرض إكتشفت أنى كنت أحلم وقد صحوت من أثر هذا الإرتطام وأن هذه هى اللحظة الأولى لوصولى الميناء وتمنيت أن يكون حلمى حقيقى و أن يتم ما حلمت به من كسب وقت وحسن معاملة لكن تأتى الرياح بما لا تشتهى السفن !

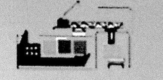




لقد مر على بقائى فى الميناء أكثر من عشرة أيام وذلك بعد إنتهاء الإجراءات الجمركية التى تمت فى 48 ساعة فقط والباقى لإنهاء العروض الرقابية وعرض الواردات للفحص ثم لإستلام الإفراج الجمركى .

وأتمنى تطور العروض الرقابية قريباً ليتحقق حلمى .

القاكم فى الميناء القادم





وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى و البرى

شركة الاسكندرية لتداول الحاويات و البضائع

- هى أولى الشركات المصرية فى مجال تداول الحاويات و البضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ و تخزين الحاويات كما تقدم انشطة تستيف البضائع و تخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضا - العامرية) لتخزين الحاويات و البضائع

ميناء الأسكندرية

...S : QUAY 49 [illegible] ANDRIA
GOMROK-A [illegible] EGYPT
4800633- 4800 [illegible] 5
862 24 TELEX [illegible] UN
WWW.alexcon [illegible]
...l: alexcont@al [illegible]

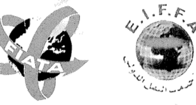


المعرض والمؤتمر الدولى لخدمات النقل والشحن والتخ

بالإشتراك مع شعبة خدمات النقل الدولى بجمهورية مصر العربية









فى الفترة من 2008/11/20 إلى 23/ 11/ 2008 بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات

تقوم شركة كروميديا لتنظيم المعارض والمؤتمرات بعقد مؤتمر ومعرض دولى والذى سوف يقام بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات قاعة خفرع وذلك لمناقشة تحديات صناعة النقل فى مصر والشرق الأوسط والإستراتيجيات المطلوبة للإرتقاء بهذه الصناعة الهامة وبمشاركة عربية ودولية رفيعة المستوى وسيتم تغطية الحدث إعلامياً لأهمية إنعقاد هذا المؤتمر والموضوعات التى سيناقشها المشاركون من خلال جدول الأعمال عن النقل والشحن والتخزين والخدمات اللوجيستية.

ومما تقدم تظهر الأهمية الكبرى لإقامة معرض دولى متكامل يضم كبرى الهيئات والشركات العاملة فى هذه الصناعة العملاقة والذى يمكنها من عرض مشروعاتها بصورة لائقة ومتطورة لأكبر حشد من الزائرين المحليين والدوليين.

مجالات العرض

* شركات مرحلو البضائع واللوجيستيات
* معدات النقل والرفع والمناولة
* شركات صناعة سيارات النقل وتجهيزها
* شركات الطباعة والتغليف والكرتون ومواد اللزق
* شركات خدمات تكنولوچيا المعلومات
* شركات ضمان مخاطر وإئتمان الصادرات
* بنوك تنمية الصادرات
* شركات التأمين
* شركات الخدمات الإلكترونية والترقيم
* شركات محطات تداول الحاويات

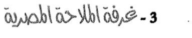
الهدف من إقامة المعرض

* تسهيل حركة النقل والتجارة والجمارك من خلال تبسيط ومواءمة الاجراءات والإصلاح الإدارى والقانونى
* تعزيز القدرة التنافسية بين المشاركين لزيادة الصادرات
* زيادة نصيب القطاع الخاص من الإستثمارات داخل قطاع النقل
* إيجاد ضوابط منظمة للإستثمار داخل قطاع النقل
* تطبيق الإدارة الإلكترونية بالموانى
* المساهمة بالاراء والمقترحات لذوى الخبرة فى مجال النقل لتحقيق المصلحة العامة
* تنمية وتطوير أصول قطاع النقل من ناحية الموانى والمطارات ومحطات تداول الحاويات والخدمات اللوجستية حتى تكون على مستوى عال من التطوير
* تعظيم الإستفادة من موقع مصر الفريد ورفع كفاءة مرفق النقل المائى عبر نهر النيل وقنواته الملاحية بنماء التدفقات النقدية فى الوعاء الاقتصادى للدول وإيجاد ضوابط منظمة للإستثمار داخل السوق المصرى

رعاة المؤتمر

1 - 

2 - 

3 - 











أهداف المؤتمر

* إستكشاف التحديات الأساسية التى تواجه قطاع النقل والعاملين به
* تسهيل حركة النقل والتجارة والجمارك من خلال تبسيط ومواءمة الإجراءات والإصلاح الإدارى والقانونى
* تطبيق الإدارة الإلكترونية بالموانئ
* المساهمة بالأراء والمقترحات لذوى الخبرة فى مجال النقل لتحقيق المصلحة العامة
* تعظيم الإستفادة من موقع مصر الفريد ورفع كفاءة مرفق النقل المائى عبر نهر النيل وقنواته الملاحية

محاور المؤتمر

* التحديات التى تواجه قطاع النقل بمصر والرق الأوسط
* البيئة الإستثمارية المتاحة لقطاع النقل دور القطاع الخاص والعام فى تطوير وتكامل البنية التحتية والخدمات فى قطاع النقل الدور الأساسى الذى يلعبه
* الصورة المستقبلية للنقل متعدد الوسائط واللوجيستيات
* حلول متكاملة لتكنولوجيا إدارة الموانى

الحجز والإشتراك

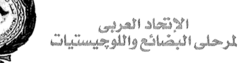
المشاركات المحلية : سعر المتر 150دولار
الجناح شامل كافة التجهيزات (إضاءة + موكيت + طاولات + كراسى)
صفحة إعلانية بدليل المعرض تضم كافة البيانات الخاصة بالمشارك
المساحة تبدأ من 9 متراً

شروط الدفع والتعاقد

يتم دفع 50 % من المبلغ المتفق عليه بمجرد التوقيع على العقد
يسدد باقي المبلغ على دفعات طبقا للإتفاق مقابل إيصالات سداد
يتم سداد إجمالي المبلغ المستحق قبل 45 يوما من إفتتاح المعرض
تحرير الشيكات لحساب (شركة كرو ميديا)

Address: 4 El Awkaf buildings El Qasr El Gomhory Hadaaek El Quba - Cairo
Tel .& Fax +20226010117 - +20224503637
Mobile: 0114170759 - 0188870480
Web Site :www.transglbefair.com
Email:info@transglobfair.com

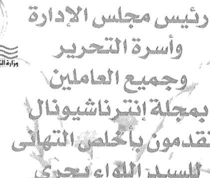
4 - الإتحادات العربية

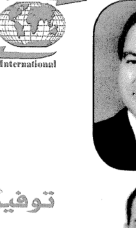




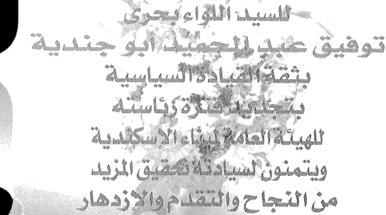
- 5







رئيس مجلس الإدارة
وأسرة التحرير
وجميع العاملين
بمجلة إنترناشيونال
يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى
توفيق عبد المجيد ابو جندية
بثقة القيادة السياسية
بتجديد فترة رئاسته
للهيئة العامة لميناء الإسكندرية
ويتمنون لسيادته تحقيق المزيد
من النجاح والتقدم والازدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك





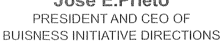
WORLD QUALITY COMMITMENT

22nd International WQC Convention PARIS 21-22 September 2008

Jose E.Prieto
PRESIDENT AND CEO OF
BUISNESS INITIATIVE DIRECTIONS

AND

Dayle L.Fickling
PRESIDENT AND CEO
OF IMARPRESS



Take great pleasure in informing
INTERNATIONAL MARITIME SERVICES CO.
الشركة الدولية لخدمات النقل الدولى
That it has been awarded the

GOLD CATEGORY
PARIS 2008

WQC INTERNATIONAL STAR AWARD



WORLD QUALITY COMMITMENT

The Gala Dinner and Awards Ceremony will take place
at the Concorde Convention Hall in Paris, France
CONCORDE LA FAYETTE HOTEL (3, PLACE DU GÉNÉRAL KOENIG – 75850 PARIS, FRANCE)
DATE: MONDAY, SEPTEMBER 22ND, 2008, TIME: 18:30

The B.I.D award has appeared in previous years on Television and in various media facets on all continents. The event will be attended by members of the diplomatic corps and international businessmen, professionals in economy and the arts, members of the press, and experts in public relations and television.

الموارد البشرية وأهميتها فى المنظمات

بقلم/ سعيد صبيح عبد الهادى

إن إدارة الموارد البشرية من أهم الإدارات بالمنظمه وأكثرها فاعلية ومشاركة فى تحقيق أهداف المنظمة من خلال إستقطاب وإختيار وتعيين وتدريب وتنميه مهارة العنصر البشرى الذى يعد الركيزة الأولى فى تحقيق ربحية المنظمة وأهدافها .

وهذا ما أثار دهشتى حينما وجدت الأضواء وقد تجاهلت هذه الإدارة الهامة فى منظماتنا فأردت أن أشير إليها بأضواء الإهتمام وأنوه بأهميتها .

ولكن دعونا أن نتعرف سويا على ما هو المقصود بإدارة الموارد البشرية .

هى مجموعة من الأفراد التى تعمل فى تعاون على وضع سياسات التوظيف بالمنظمة التى تتعلق بالشروط الواجب توافرها فى الوظيفة من حيث المؤهل والخبرة وشروط الإلتحاق وتعمل أيضا على تنميه مهارات الأفراد وتطوير الأداء وتقييمه ومكافأة الأفراد وإدارة أعضاء المنظمة وتعويض العاملين عن الأضرار التى قد تلحق بهم أثناء عملهم وتسهيل علاقات العمل .

فلقد زادت أهمية إدارة الموارد البشرية وخاصه فى الأونة الأخيرة ومع التطور التكنولوجى والعلمى ازدادت أهميتها فلم يعد دورها قاصراً على مجرد حفظ سجلات الأفراد وإعداد كشوف المرتبات ووضع اللوائح والقوانين المنظمة للعمل بل إن الدور الحديث لها الذى يتضح من خلال مهامها فى ظل التطور العلمى والتكنولوجى ونتيجة للتحديات العالمية وتأثيرها على مهامها الوظيفية من تطوير وتغيير والذى يتمثل فى .

تحليل الوظائف لتحديد المتطلبات الرئيسية لوظيفة الفرد داخل المنظمة والتنبوء بمتطلبات المنظمة من الموارد البشرية وتصميم وتطبيق نظام للأجور والحوافز للعاملين والتأكد من أن الأجور عادله وتتناسب مع الجهد . وتصميم وتنفيذ برامج للتأكد من صحة وسلامة العاملين وتصميم برامج تدريبية والإشراف عليها وتقديم خدمات مختلفة لتدعيم العلاقات الإنسانيه وتصميم نظام لصندوق الزمالة.

ومما لاشك فيه أن أهمية إدارة الموارد البشرية تتضح من خلال الممارسات الجيدة لها فى قدرة المنظمه على إختيار الأفراد والإحتفاظ بأفضل العناصر البشرية فالتخطيط للموارد البشريه يتنبأ المنظمه مبكرا على نوعيه العماله المطلوبه فى الاجل القصير والمتوسط والطويل كما أن الإختيار الجيد يحدد أفضل الأفراد للأعمال والوظائف المتاحة ويؤكد على التعين السليم .

ثم يأتى دور التنمية والتدريب والذى يعنى التغيير الى الأحسن أو تطوير فى معلومات الفرد وقدراته ومهاراته وأفكاره وسلوكياته واتجاهاته وذلك بهدف إعداد الفرد إعداداً جيداً لمواجهة متطلبات الوظائف الحاليه وتنمية مهاراته الفنية والذهنية لمواجة الإحتياجات المستقبلية إضافة إلى ذلك فإن الممارسة الجيده لإدارة الموارد البشرية تساعد على تحفيز الأفراد للعمل كذلك تتضمن الإلتزام والإنضباط والمشاركة الإيجابية فى التنظيم بالشكل الذى يساعد على خلق إتجاهات ايجابية للعمل .

وتساهم إدارة الموارد البشرية مع العناصر الأخرى المادية المتمثلة فى الأموال والآلات والأفراد فى إنتاج السلع أو تقديم الخدمات التى يهدف إليها التنظيم وحتى تتحق الإداره الفعالة لها فإن الأمر يتطلب البحث المستمر عن أفضل الطرق لإستخدام المورد البشرى لتحقيق أهداف المنظمة وهذا هو العبىء والجهد الواقع على إدارة الموارد البشرية فإن من أهم ما تقوم به هذه الإدارة هو البحث عن طريقة مثلى لتحقيق رضى العاملين مع زياده نسبة مساهماتهم لتحقيق أهداف المنظمة.

والغرض الأساسى لإدارة الموارد البشرية هو تحسين وزيادة المساهمة المنتجة الخاصة بها عن طريق توجيه وتنسيق الجهد البشرى نحو تحقيق أهداف المنظمات .

ولاشك أن هذا له أهميه كبيره ذلك أن المنظمات تمدنا بالدخل القومى والذات والمكانة فى المجتمع ونحن عادة نأخذ هذه العوامل على أنها مضمونه ومؤكدة حتى نجد أنفسنا أمام ظاهرة البطالة التى تذكرنا بأهميتهم لحياتنا كلها .

إذن الفكر الأساسى لإدارة الموارد البشرية هو توجيه وتنسيق الجهد البشرى نحو تحقيق أهداف المنظمة.

وإن الحديث عن أهمية إدارة الموارد البشرية طويلاً ولا يتسع المقام لذكره فهناك الكثير والكثير عن هذه الإدارة لذا أدعوا الله أن يجمعنى معكم فى عدد آخر لنتناول الحديث بشىء من التفصيل والإيضاح أو ذكر الجديد عن إدارة الموارد البشرية

خدمات كادمار لعملاء البضائع العامة



فى لقاء مع السيد المهندس مدحت القاضى نائب رئيس مجلس إدارة مجموعة كادمار (ملاحة / لوجيستيكس / سياحة) أفاد بأن شركة كادمار للملاحة قد امتدت خدماتها لبواخر البضاعة العامة والذى تقوم بخدمة الموانئ المصرية من الصين ودول جنوب شرق أسيا من خلال خط الثورسن التايلاندى وكذا موانى شمال غرب أوروبا عن طريق MTC LEVANT الالمانى.

ومن المعروف أن خط الثورسون هو الآن من أكبر الخطوط المنتظمة للبضاعة العامة حيث يمتلك 50 باخرة حديثة الصنع بضاعة عامة وصب جاف بحمولات تتراوح ما بين 20 و 45 ألف طن حمولة ساكنة.

ويقوم خط الثورثون برحلات منتظمة من موانى الصين وجنوب شرق أسيا إلى ميناء دمياط كما يقوم خط MTC برحلات منتظمة من موانى شمال وغرب أوروبا إلى الإسكندرية ودمياط وبورسعيد

وتتميز الخطوط التى تقوم الشركة بوكالتها بإمكانية حجز الفراغات لكافة أنواع الشحنات صغيرة كانت أو كبيرة مما يوفر الوقت والمجهود.

ويقوم الخط بشحن بضائع الورق والأخشاب والمواسير والحديد وبضائع المشاريع الخاصة.

ويقبل الخط الحجوزات للعقود الكبيرة وأيضا للكميات الصغيرة بدءا من 5 طن نولونى

ومن خلال رحلة العودة يقوم خط الثورسون بشحن بضائع الفوسفات الصخرى واليوريا والأسمنت والحديد من الموانئ المصرية لتفريغها فى موانى الهند ودول جنوب شرق أسيا

هذا ويسعد كادمار تلقى طلبات الحجز على

kadcairo@kadmar.com; general@kadmar.co

من غاندى حكمة

يحكى أن غاندى كان يجرى للحاق بقطار .. وقد بدأ القطار بالسير وعند صعوده القطار سقطت إحدى فردتى حذائه فما كان منه إلا خلع الفردة الثانية ورماها بجوار الفردة الأولى على سكة القطار .

فتعجب أصدقاؤه وسألوه: ما حملك على ما فعلت ؟ لماذا رميت فردة الحذاء الأخرى؟

فقال غاندى بكل حكمة

أحببت للفقير الذى يجد الحذاء أن يجد فردتين فيستطيع الإنتفاع بهما .. فلو وجد فردة واحدة فلن تفيده وأن ظلت هذه الفردة معى فلن تفيدنى .

موقف لغاندى يرسم صورة إنسانية بعيدة المدى

لا أنانية تحدها

ولا حبا للتملك يصدها

ولا حتى المحن توقفها

إذا فاتك شئ فقد يذهب إلى غيرك ويحمل له السعادة

فلتفرح لفرحه ولا تحزن على ما فاتك

فهل يعيد الحزن ما فقدت؟

كم هو جميل أن نحول المحن التى تعترض حياتنا إلى منح وعطاء وننظر إلى الجزء المملوء من الكأس لا الفارغ منه

قواعد السعادة السبع

1 - لا تكره أحداً مهما أخطأ فى حقك

2 - لا تقلق أبداً

3 - عش فى بساطة مهما علا شأنك

4 - توقع خيراً مهما كثر البلاء

5 - أعط كثيراً ولو حرمت

6 - ابتسم ولو كان القلب يقطر دماً

7 - لا تقطع دعاءك لأخيك بظهر الغيب

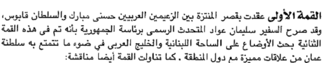


ثلاث قمم مصرية عربية هامة



بقلم عبد السلام السيد احمد

إن الرئيس حسنى مبارك لا يدخر وسعاً فى السعى لمواجهة وحل المشكلات التى تواجه الدول وخاصة العربية، ولذا فقد حظيت الإسكندرية أخيراً بإستضافة ثلاث قمم مصرية عربية عقدها الرئيس مبارك مع كل من السلطان قابوس بن سعيد سلطان عمان، والملك عبد الله بن عبد العزيز عاهل السعودية وخادم الحرمين الشريفين، وفؤاد السنيورة رئيس وزراء لبنان.



القمة الأولى عقدت بقصر المنتزة بين الزعيمين العربيين حسنى مبارك والسلطان قابوس، وقد صرح السفير سليمان عواد المتحدث الرسمى برئاسة الجمهورية بأنه تم فى هذه القمة الثنائية بحث الأوضاع على الساحة اللبنانية والخليج العربى في ضوء ما تتمتع به سلطنة عمان من علاقات مميزة مع دول المنطقة . كما تناولت القمة أيضا مناقشة:

- التطورات التى طرأت على القضية الفلسطينية وجهود مصر وسلطنة عمان فى إيجاد الحلول لإنهاء ما يعانيه الشعب الفلسطينى من خلافات زعمائه.
- العلاقات التجارية الثنائية التى لا ترقى إلى مستوى العلاقات الممتازة بين البلدين والشعبين الشقيقين، ووسائل زيادة وتفعيل التبادل التجارى الذى يبلغ سنوياً 60 مليون دولار فقط منها 36 مليوناً قيمة صادرات إلى عمان و 24 مليون واردات لمصر.



مباحثات مبارك مع السلطان قابوس

- أوضاع العمالة المصرية فى سلطنة عمان التى تمثل ثانى أكبر جالية عمالية فى السلطنة.
- تفعيل العلاقات الثقافية بين البلدين على ضوء المنح الدراسية الجامعية للطلبة العمانيين بالجامعات المصرية وبعثة الأزهر الشريف بسلطنة عمان.

القمة الثانية المصرية السعودية تمت بين الرئيس حسنى مبارك وخادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبد العزيز بقصر رأس التين حيث تركزت المحادثات حول الأوضاع العربية التى تعتبر فى أمس الحاجة إلى جهود الدولتين الكبيرتين وخاصة الساحات المتوترة فى السودان والعراق وفلسطين ولبنان والصومال وموريتانيا، وخص الزعيمان توحيد العنف الفلسطينى ووقف إقتتال الأخوة وبدء الحوار.

وبالنسبة للعلاقات الثنائية فقد تطرقت المباحثات حول :

- كيفية دعم العلاقات بين مصر والسعودية على مختلف الأصعدة التى من أهمها رعاية العمالة المصرية بالملكة، وتشجيع الإستثمارات المتبادلة، وفتح مجالات جديدة لتدفق الإستثمارات.
- مساعدة رجال الأعمال المصريين على التواجد فى السوق السعودية بما يتناسب مع مستوى العلاقات السياسية الممتازة بين البلدين الشقيقين.
- إتاحة الفرص لرجال الأعمال السعوديين فى السوق المصرية، وقد أكد المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة على أن السعودية تعتبر أكبر دولة مستثمرة فى مصر حيث تزيد رؤوس أموالها على 15 مليار جنيه، كما أن السوق السعودية تعتبر أكبر مستورد للسلع المصرية غير البترولية، التى وصلت قيمتها العام الماضى إلى حوالى مليار دولار، علاوة على أنه تم أخيراً الإتفاق على إنشاء منطقة صناعية سعودية بمدينة السادس من أكتوبر على مساحة مليون ونصف متر مربع، وتصل إستثماراتها إلى 700 مليون دولار تقريباً، هذا علاوة



الزعيمان الكبيران يبحثان مشاكل الامة العربية

على تقدم عدد كبير من المستثمرين السعوديين لإقامة مشروعات مشتركة فى نفس المنطقة.

القمة الثالثة كانت بين الرئيس حسنى مبارك وفؤاد السنيورة رئيس وزراء لبنان بمطار برج العرب بمدينة الإسكندرية حيث تم بحث آخر تطورات الأوضاع فى لبنان، والمستجدات على الساحة اللبنانية بعد حصول الحكومة على ثقة البرلمان والإتفاق على إقامة علاقات دبلوماسية كاملة بين سوريا ولبنان، وقد صرح السنيورة بأن الرئيس مبارك أيد ما تم فى لبنان وأدان الأعمال التخريبية والإرهابية التى حدثت أخيراً فى طرابلس، وأنه بحث مع الرئيس مبارك سبل زيادة التداول التجارى بين مصر ولبنان، وأكد له الرئيس دعم مصر للبنان على الأصعدة السياسية والإقتصادية، وتلبية إحتياجات لبنان من الغاز والكهرباء، بجانب الإستعانة بالخبرات المصرية فى مجال الطاقة.

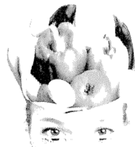


الرئيس يشرح للسنيورة وجهة نظره

كلمة أخيرة

إن العرب فى حاجة ماسة إلى قمم يعقدها الزعماء لإيجاد الحلول للمشاكل التى تعانى منها دولهم، بجانب توحيد الصف خلف أهداف واحدة لإمكان التصدى لما يحدث فى السودان ولبنان وفلسطين والعراق والصومال وموريتانيا، ويستدعى الأمر سرعة التحرك لتدارك الأمور وإنقاذ ما يمكن إنقاذه خاصة وأن العالم يشهد تغيرات وتبدلات سريعة كل يوم.





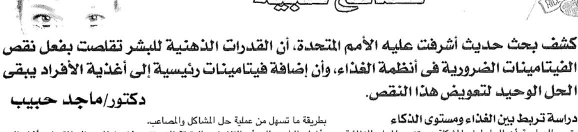


خمسة لصحتك



نصائح طبية





كشف بحث حديث أشرفت عليه الأمم المتحدة، أن القدرات الذهنية للبشر تقلصت بفعل نقص الفيتامينات الضرورية فى أنظمة الغذاء، وأن إضافة فيتامينات رئيسية إلى أغذية الأفراد يبقى الحل الوحيد لتعويض هذا النقص.

دكتور/ماجد حبيب

دراسة تربط بين الغذاء ومستوى الذكاء

وترى الدراسة أن الحل لهذه المشكلة هو تزويد المواد الغذائية بالفيتامينات مثل إضافة فيتامين "الزنك" لسوائل الصويا وتحصين زيوت القلى بالفيتامين "أ". وقد أظهرت الدراسة أن نقص هذه الفيتامينات فى غذاء الأفراد فى الدول النامية يسبب مشاكل صحية، حتى فى الدول حيث يأكل الأفراد فيها بشكل كاف ، بحسب ما جاء فى الدراسة.

وقال البحث إن نقص الحديد يقلل من مستوى ذكاء الأطفال بمعدل خمس إلى سبع نقاط،فيما يسبب النقص فى مادة اليود تراجع الذكاء بمعدل 13 نقطة، بحسب ما قاله رئيس مؤسسة كندية تعنى بالتغذية وتساهم فى تمويل بحوث مع صندوق الأمم المتحدة لرعاية الطفولة (اليونيسيف).

كذلك كشف البحث أن النساء الحوامل اللواتى لا يتناولن حمض الفوليك يلدن أطفالاً مشوهين، كما أن النقص فى الفيتامين "A" يعرض بين 25 إلى 30% من الأطفال للموت نتيجة الأمراض وضعف نظام المناعة.

وقد وجدت الدراسة التى شملت نحو 80 دولة نامية تمثل 80% من عدد سكان العالم، وإن النقص فى مادة اليود أدى إلى إنخفاض القدرات الذهنية عند معظم الشعوب بنسبة تراوحت بين 10 إلى 15%، وتسبب ذلك أيضاً فى ولادة 18 مليون طفل سنوياً معاقين ذهنياً.

أما نقص الحديد بين البالغين وهو واسع الإنتشار، فيخفض القدرة على الإنتاج مما ينعكس على الناتج الإجمالى المحلى للشعوب، حيث تصل النسبة إلى 2% فى الدول الأكثر تضرراً من هذا النقص.

أما النقص فى تناول حمض الفوليك الضرورى لتكوين الأنسجة خاصة لدى الحوامل فيسبب ولادة قرابة 200 ألف طفل مشوه سنوياً فى الدول الـ80 .

وأظهرت الدراسة أن 40% من شعوب الدول النامية يعانون من نقص فى الحديد، فيما 15% يفتقرون لمادة اليود، كما أن 40% تقريباً لا يتناولون فيتامين "A " بشكل كاف.

هذا وقد أعلن بعض خبراء الصحة أن النتائج التى خلصت إليها الدراسة تردد صدى دراسات سابقة تلقى الضوء على الرابط بين الذكاء والتغذية.

وقالت رئيسة اليونيسيف أن الحلول البسيطة التى حققت نتائج إيجابية فى الدول الصناعية، مثل إضافة فيتامينات رئيسية ومعادن إلى الطحين (الدقيق) أو الألبان أو توزيع مواد غذائية تكميلية على الأطفال أو النساء الحوامل، غير باهظة التكلفة، ومتاحة بشكل واسع بحيث يجب تنفيذها على مستوى العالم.

وأضافت أنه بسبب الخطر الذى يتهدد قرابة مليارى شخص حول العالم "فأن كبر حجم المشكلة يجعل من الواضح أنه يتعين علينا الوصول إلى قطاعات كبيرة من السكان وحمايتهم من النتائج المدمرة لنقص الفيتامينات والمعادن.

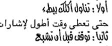
وقال تقرير منفصل إن التقدم على صعيد التغذية فى الدول الفقيرة لا يزال منخفضاً جداً مقارنة بالنمو الإقتصادى العالمى ، بحسب ما نقلته وكالة رويتر.

النوم ضرورة للإبداع وتطوير القدرات

أثبتت دراسة علمية حديثة النظرية العامة الشائعة التى تربط مباشرة بين أخذ قسط كاف من النوم وقدرة البشر على الإبداع وتطوير القدرات.

وقال د. كارل هانت، رئيس المركز القومى لأبحاث اضطرابات النوم التابع للمعاهد القومية للصحة ، لقد "تقدم البحث الألمانى بصورة هامة فى هذا الحقل، بالرغم من أن دراسة واحدة لا تحسم قضايا من هذا النوع".





وأشار إلى أن نتائج وإنعكاسات الدراسة ستكون بالغة الأهمية على أداء الأفراد على الصعيدين الدراسى والعملى.

وتدعم نتائج الدراسة التى قام بها علماء جامعة لوبيك نظريات الكيمياء الحيوية biochemical التى تشير إلى أن المخ يعيد ترتيب الذاكرة قبيل التخزين.

وترى النظرية أن تطوير القدرات والإبداع يحدث أثناء هذه المراحل، وفق ما جاء بالبحث.

وتتم عملية إعادة الترتيب هذه بطريقة ما تسهل من عملية حل المشاكل والمصاعب.

وأشار الباحث إلى أن التفاعلات الدقيقة التى تؤدى لشحذ المخ بتلك القدرات أثناء النوم مازالت غير واضحة.

غير أنه عللها بأن الذاكرة تبدأ فى منطقة عميقة من المخ تعرف بـ"هيبوكامبوس (hippocampus) وتدفع من ثم لتقويتها إلى منطقة تسمى بـ "نيوكورتيكس (neocortex)".

وتبدأ التغييرات فى المخ التى تؤدى إلى الإبداع وتطوير القدرات فى الحدوث أثناء ما يسمى بـ"الموجات البطيئة" – slow waves أو النوم العميق – التى تحدث أثناء الساعات الأربع الأولى من دورة النوم.

وقد تفسر الدراسة الألمانية أيضاً فقدان الذاكرة مع التقدم فى العمر الذى يرتبط باضطرابات وقلة النوم، خاصة العميق منه والضرورى لعملية شحذ الذاكرة.

وكان الباحثون قد ربطو منذ وقت طويل بين النوم والقدرة على شحذ الذاكرة وتقوية وترتيب الأفكار، بيد أنهم واجهوا صعوبة فى تصميم تجربة تؤكد النظرية الشائعة.

وتساهم اضطرابات النوم فى التأثير بصورة سلبية على شريحة واسعة من المجتمع وذلك بتراجع حدة الذكاء وارتكاب الحوادث والإصابة بأنواع مختلفة من الأمراض.

فن الدفاع عن النفس ضد السمنة

المجتمع ملئ بالأطعمة وكل الأكشاك – المحلات – الإجتماعات- المؤتمرات الحفلات المناسبات الإجتماعية حتى محطات البنزين مليئة بالأطعمة كيف تحمى نفسك وتدافع عن نفسك ضد السمنة.

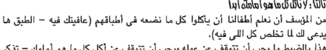
أولاً : تناول أكلك ببطء

حتى تعطى وقت أطول لإشارات الشبع حتى تصل بين أمعاءك ومراكز المخ.

ثانياً : توقف قبل أن تشبع

أعلم أن إشارات الشبع تأخذ وقتاً أطول مما تعتقد لتصل إلى مخك وبالتالى سوف تحس بالشبع بعد ذلك

ثالثاً : لا تأكل كل ما هو أمامك أبداً



من المؤسف أن نعلم أطفالنا أن يأكلوا كل ما نضعه فى أطباقهم (عافيتك فيه – الطبق ها يدعى لك لما تخلص كل اللى فيه).

هذا بالضبط ما يجب أن تتوقف عن عمله ويجب أن تتوقف عن أكل كل ما هو أمامك – تذكر أنه يمكنك حفظ ما تبقى فى الثلاجة لوجبة أخرى. وفى المحلات أطعمة كثيرة تكون أكثر مما تحتاج لا تاكل لمجرد أنك دفعت ثمن الأكل – خذ الباقى معك للمنزل.

رابعاً : أحترس من الحلويات

قطعة صغيرة من التورتة أو البسبوسة حتى تحتوى على أكثر من 800 سعر حرارى و50 جرام من الدهون أكثر من نصفهم مرة ونصف أكثر مما تحتاج فى اليوم بالكامل. تناول قطعة صغيرة واقتسمها مع أصدقاءك والأفضل أن تتناول حبة من الفاكهة الطازجة.

خامساً : تعلم أن تفسد شهيتك (تسد نفسك)

بسكويتة صغيرة واحدة مكسرات أو فول سودانى – طبق سلاطة – طبق شوربة – خضروات طماطم أوخيار أو حتى كوب كبير من الماء قد يقتل الإحساس بالجوع ويجعلك تأكل أقل.

سادساً : فكر قبل أن تأكل :

* لماذا أريد أن أكل الآن؟
* هل أنا جوعان؟ أم قلق أم غضبان أم محبط أم أشعر بالملل؟ أو حتى فرحانا وأريد أن أحتفل!
* تعلم ألا تأكل حتى تكون جوعانا جداً وليس مجرد جوعان وأن تشرب أولاً فقد تكون عطشاناً
* أما إذا كنت محبطاً – قلقاً- غضباناً لا تغرق الأحاسيس السلبية فى أطباق الحلوى والطعام جرب:

– أن تنزل وتمشى 30 دقيقة
– تحدث مع صديق عن مشاعرك
– استمع إلى الموسيقى ويا حبذا لو أحببت أن ترقص قليلاً مع نفسك
– قم ببعض التمرينات الرياضية
– قم ببعض الأعمال المنزلية – أصلح بعض الأجهزة المنزلية – قم بترتيب أغراضك – أغسل الأطباق
– لا تأكل وأنت لست جوعان.

لماذا نغضب

عندما أهدرنا دماء شهدائنا فى البحر مع العبارة السلام 98 ؟!



بقلم/ عبد الحميد مرسى عنبر المحامى بالنقض والدستورية العليا - وعضو إتحاد المحامين العرب

كنت أتمنى أن يخيب ظنى عندما بداءت أقراء نشر سطور خبر براءة المتهمين فى حادثة العبارة السلام98 التى غرقت فى فبراير 2006 ، فقد كنت من ضمن البعض الذين تنبأوا بتلك الحقيقة ولقد كتبنا فى ذات المساحة من مجلتنا العدد رقم -1427- مارس 2006 فى مقالة بعنوان "رفع العلم المصرى على السفن بين الولاء الوطنى والمستحيل العقلى" وقلنا لابد لنا من وقفة مع العقل؟ تناولنا فيها بالتفصيل مشاكل ومعوقات رفع العلم المصرى، ثم تناولنا فى العدد اللاحق إبريل 2006 كيف كانت الدولة تدير قطاع النقل البحرى من منطلق أهل الثقة وليس أهل الخبرة وأن محاسبة الناقل البحرى يعد أسلوب تقديم كبش فداء للمجتمع لإسكات آلام الضحايا وأن تهميش دور قطاع النقل البحرى والإهتمام الكامل بالموانئ دون توازن مع الجناح الآخر وهو الأسطول التجارى البحرى سواء من خلال تحديثه أو الإهتمام بدفق الإستثمارات الأجنبية أو تأهيل العمالة البحرية وسماع صوتهم ومشاكلهم المعلقة بالنسبة للأجور والعقود المجحفة والبطالة، لكن من يعمل فى مجال النقل البحرى يدرك ذلك بمرارة ويرى أن الحكم جاء متفقاً تماماً وسوء القانون البحرى المعمول به وعدم تطوره مع المجتمع البحرى الحديث فمازال رغم صدوره عام 1990 شكلاً ولكن مضمونه مازال مكبلاً بإجراءات الحرب العالمية الثانية.

فالحكم ما هو إلا نتيجة منطقية متُسقة مع إختلال التوازن بين حقوق الراكب والبحار وبين تعسف وإستغلال مالك السفينة وسطوة رأسمال، وما كان يجدى الضغط الإعلامى وتصريحات الحكومة أمام نصوص القانون الهزيلة، كما يعلم متخصصين فى عالم النقل البحرى أنها لن تمكن المحكمة من مسايرة الرأى العام، فما ظهر من فساد فى القضية كانت الأوراق والموافقات وأختام النسر ترفرف عليها أمام الواقع والفعلى مكتوم، كما أن التهم الموجه إلى الناقل البحرى من خلال قانون العقوبات الذى لا يغطى أخطاء الناقل البحرى بل جاء فى سياق عام بشأن حوادث الإصابة والقتل الخطأ والنتيجة الإجرامية للجريمة ليس لها تطبيق فى البحر أو الجو.

واذا كنا لسنا بصدد الحديث عن الحكم أو التعليق على أحكام القضاء، وإنما قد حان الوقت لمجلس الشعب أن يأخذ فى دورته القادمة زمام المبادرة فى دراسة المشاكل البحارة والناقل البحرى على السواء وأن يتم وضع نموذج لعقود عمل منصفة متوازنة وأن يتم تكليف الحكومة بدراسة وضع نموذج يتفق مع الإتفاقات الدولية وتعليمات منظمة الـ ITF (إتحاد عمال النقل الدولى) والتى تضع النماذج الدولية لعقود البحارة فى كل دول العالم ولها مكاتب فى الموانى العالمية يقصدها البحارة حتى المصريين فى الخارج ماعدا مصر، وذلك على غرار ما تم من إتفاق مع منظمة العمل الدولية بشأن المكتب الإقليمى للمنظمة فى القاهرة بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 113 لسنة 1999 المنشورة فى الجريدة الرسمية - بالعدد 35 فى 2 سبتمبر 1999 .

الواقع مرير ومالح فيجب أن نبدأ بتعديل القانون البحرى من شق التكليف وأن يتضمن شق الجزاء (العقاب) فيجب إعادة صياغة القانون البحرى من جديد وهو القانون الذى لا يوجد له لائحة تنفيذية تضع النماذج وأسلوب العمل فى مجال خدمات النقل البحرى بل قرارات وزارية يتم تعديلها فى السنة مرات عديدة دون مبرر، ويجب والمشرع يضع القانون أن يتم التنفيذ على مراحل فلا يمكن أن يتم تطبيقه فوراً وسفن فى عرض البحر ومشارطات يتم تنفيذها، وإتفاقات مع موانئ أجنبية تمت يجب أن نبدأ ولكن لا نتعجل النتائج وأن نضع فى المرحلة القادمة الإستثمارات الأجنبية حيز التنفيذ وهو ما سوف نشير إليه فى العدد القادم بأذن الله.

***

إنتخاب المهندس/ أحمد العقاد رئيساً للجنة النقل واللوجستيات

والأستاذ/ أحمد العنتبلى نائباً له بالجمعية المصرية لشباب الأعمال

تمت إنتخابات اللجان النوعية بالجمعية المصرية لشباب الأعمال وقد فاز المهندس أحمد العقاد برئاسة لجنة النقل واللوجستيات والأستاذ أحمد العنتبلى نائباً لسيادته.

ومما هو جدير بالذكر أنه فى غضون أيام ستقوم اللجنة بتقديم خطتها للفترة المقبلة من حيث دراسة المشكلات التى تواجه القطاع الخاص وتحديد المشروعات الواجب تبنيها ووضع خطة عمل بما يتوافق مع أهداف الجمعية.

وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تتقدم بخالص التهنئة والتمنيات بالتقدم والنجاح.



مهندس/ أحمد العقاد — الأستاذ/ أحمد العنتبلى

عن مجلة THE BALTIC DEC 2004

التأمين البحرى على السفن التجارية
المخاطر والمكاسب

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

إن الغرض من التأمين على السفن هو تحقيق الربح للقائمين بالعمل فيه وأصحاب رؤوس الأموال، وفى المقابل تأمين ملاك السفن وتعويضهم عن فقد أو إصابة سفنهم أثناء تشغيلها عن كل أو بعض خسائرهم حسب الاتفاق مع المؤمّنين. والمبدأ العام فى سوق التأمين هو قلة وقوع الحوادث مقابل الاستفادة بأقساط التأمين.

والتأمين البحرى على السفن (أجسام وماكينات) قد يكون حقل ألغام للمبتدئين وعديمى الخبرة. إلا أن المؤمّنين UNDERWRITERS أو شركات التأمين يحاولون جهدهم الإبقاء على علاقات طيبة مع ملاك السفن بإعتبارهم عملاء لهم. والتأمين البحرى ليس جزءاً من صناعة النقل البحرى ولكن المؤمّنين يسعون للإستفادة المادية لقاء تقديم الخدمة المناسبة للصناعة.

فعادة ما يقدم ملاك السفن العاملة فى البحار بشراء تأمين ضد فُقدان أو إصابة سفنهم من شركات التأمين فى أنحاء العالم، وهم بعد ذلك قد يحصلون على تأمين عن مسئولياتهم إذا قامت سفنهم بإحداث إصابة أو تلف لسفن أخرى أو للبضائع المنقولة عليها كطرف ثالث وذلك من مؤسسات التأمين التبادلى MUTUAL INSURANCE ASSOCIAIONS أو نوادى الحماية والتعويض PROTECTION AND INDEMNITY CLUBS - P+I CLUBS.

المخاطر التى يغطيها التأمين البحرى:

إن الهدف الأساسى للمؤمنين التجاريين على أجسام وماكينات السفن هو تحقيق المكاسب ببيع غطاء لملاك السفن ضد المخاطر التى تواجه ممتلكاتهم من السفن - أجسام وماكينات HULL + MACHINERY وتعتبر المخاطر الرئيسية التى تواجه السفن هى الطقس الردئ والشحوط أو الجنوح والنيران وإصابات الماكينات، وتقليدياً، لم يكن هذا التأمين يغطّى فُقدان أو إصابة السفن المؤمّن عليها ضد جميع المخاطر التى تقابلها، ولكن يتم النصّ فى بوالص التأمين على المخاطر المعّنية والمحّددة التى يتم أولاً يتم تغطيتها فى كل حالة. واللغة التى تُوصف بها تلك المخاطر - والموجودة فى نماذج بوالص التأمين الإنجليزية والأمريكية - تعكس قِدم هذه النماذج وتحتاج إلى تحديث وتوضيح.

فمثلاً مخاطر النيران FIRES والانفجارات EXPLOSIONS فيهما وضوح كامل. ولكن هناك حاجة إلى تفسير المخاطر الأخرى مثل أهوال البحار PERILS OF THE SEAS والتى تشمل الطقس الردئ HEAVY WEATHER والجنوح STRANDING والإصطدام COLLISION بالسفن الأخرى أو بأغراض فى البحر، ولكنها لا تشمل الحركة العادية للسفن فى الطقس العادى والأمواج العادية، والمخاطر الثلاثة هى المخاطر التى يتحملها المؤمنون.

وهناك مجموعة ثانية من المخاطر تم إضافتها مؤخراً وتختلف عن المجموعة الأولى فى أن المؤمّنين لا يتحملون تبعاتها إذا كان فقدان السفينة أو أصابتها قد حدثت دون قيام المؤمّن عليه أو القائمين بتشغيل سفنهم بإتخاذ كل ما هو ضرورى لمنع حدوثها. وهذه المجموعة الثانية من المخاطر تنضم إلى ما يسمى "الإهمال"، وهذا يشمل إنفجارات الغيزانات BOILERS أو كسر عامود الرفاص أى عيب مُستتر أو خفىّ فى الماكينات أو فى جسم السفينة، أو الإهمال من قبَل الربان أ الطاقم أو المرشد، أو تواطؤ العاملين على السفينة لمصلحة مالك السفينة بالتصرف الخاطئ المقصود.

والتعبير الحديث فى بوالص التأمين أوضح أن المؤمنين لا يدفعون ثمن التغيير أو الإصلاح إلا إذا تم الاتفاق والنص بوضوح على ذلك، وقد راعت سوق التأمين خارج لندن هذا الأمر فى شروط عقود التأمين. أما فى النرويج والمانيا فقد شملت بوالص التأمين كل المخاطر، بما يرفع عن ملاك السفن مشقة إثبات أن الإصابات وقعت بسبب مخاطر محدودة منصوص عنها فقط.

وأما فى لندن فلازالت شروط بوالص التأمين تنص على ضرورة تحديد المخاطر التى يتم التأمين عنها. وبالرغم من أن بوليصة التأمين على أجسام السفن وماكيناتها تغطّى المخاطر التى تواجه ملاك السفن، وبصفة خاصة فُقدان أو إصابة السفن، فإنها أيضاً تغطّى مسئولية هامة من المالك نتيجة إصطدام سفينته مع سفن أخرى. وفى هذا الموضوع تنص بوالص التأمين الإنجليزية على إستثناء مالك السفينة المؤمن عليها فى هذه الأحوال من رُبع المسئولية، وذلك بهدف تشجيع ملاك السفن على حُسن تسيير سفنهم وعدم الإعتماد على وجود غطاء تأمين شامل عليها.

كما يغطّى التأمين البحرى على السفن جزءاً من تكاليف عمليات الإنقاذ البحرى SALVAGE وكذا العوارية العامة GENERAL AVERAGE.

المخاطر المستثناة:

عادة ما تستثنى مخاطر الحرب والإضراب والإرهاب ومثيلاتها من بوالص التأمين على السفن، ويتم التأمين عليها منفصلاً بواسطة مؤمنين تجاريين أو التأمين التبادلى MUTUAL RISK INSURANCE. وهذا الإستثناء ليس فقط للخسائر التى تسببها حالة الحرب ولكن أيضاً الحرب فى زمن السلم من جراء الألغام المهجورة دون إنتشال والأسلحة الأخرى، كما تمتد لتشمل عمليات الأسر CAPTURE والحجز SEIZURE والاعتقال ARREST والتقييد RESTRAINT والإيقاف DETENTION والإضراب STRIKE والأعمال التى يقوم بها إرهابيون أو جماعات ذوى دوافع سياسية.

المشاركة فى التأمين على السفن:

من غير المعتاد التأمين على سفينة ذات بدن واحد أو مجموعة سفن بنسبة 100% من قيمتها عن مخاطرها بواسطة شركة تأمين واحدة. ولكن عادة ما تكون بوليصة التأمين على السفينة الواحدة من عدد من المؤمنين المختلفين، يتحمل كل منهم نسبة من إجمالى التأمين وهذا المبدأ له أهمية كبرى، ويؤكد على أن أى حادثة خطيرة تقع يتم توزيع مستحقاتها التأمينية على عدد من المؤمنين وأحياناً على عدد من أسواق التأمين فى العالم. وفى هذه الحالة يتم الإتفاق مع المؤمن الرئيسى الذى يقوم بالتنسيق مع المؤمّنين الآخرين طبقاً لنسبة مشاركة كل منهم فى مبلغ التأمين. وعادة ما يتم التعاقد مع المؤمّن الرئيسى بنسبة بين 15% إلى 30% والباقى على المؤمنين الآخرين.

وعادة ما تشمل بوليصة التأمين على السفينة القيمة المتّفق عليها والتى سيتقاضاها المؤمن عنه فى حال فقد أو إصابة سفينته تحت شروط البوليصة. ويمكن زيادة هذه القيمة أو تقليلها بزيادة أو تقليل أقساط التأمين. كما يمكن الإتفاق على تعديل قيمة التأمين من وقت لآخر وفق عدد السفينة أو تغييرات سوق أجور النقل. كما يمكن زيادة قيمة التأمين لتغطية أى قروض تمنحها البنوك بضمان السفينة.

كما جرت العادة على أن يتم تنظيم التأمين عن طريق سماسرة تمثل ملاك السفن فى التفاوض مع شركات التأمين الرئيسية وفى البحث عن آخرين يشتركون فى التأمين مع المؤمن الرئيسى.

الأسواق الرئيسية للتأمين على السفن

تعُتبر لندن أكبر مركز للتأمين البحرى على السفن ولديها 25% تقريباً من السوق العالمية للتأمين. وهناك أسواق أخرى فى اليابان وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية والنرويج وألمانيا وتحتل منظمة لويدز LLOYDS المرتبة الأولى فى سوق التأمين البحرى فى لندن بنصيب 75% ومنظمة لويدز ليست منظمة تأمينية ولكنها سوق يتم من خلاله التأمين حيث يتجمّع المستثمرون والمؤمنون UNDER WRITERS لتقرير قبول المخاطر وتقرير الشروط وتحديد نسب الإشتراك فى التأمينات وهؤلاء المؤمنون هم مستثمرون من الأفراد الأغنياء والمؤسسات الإستثمارية الكبرى. كما توجد سوق أخرى هى المؤسسة الدولية للمؤمّنين INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSTN - IUA وقد تشترك هذه المؤسسة مع الأسواق الأخرى فى عمليات التأمين البحرى على السفن.

كما توجد مؤسسات تأمين تبادلية وهى مملوكة لبعض ملاك السفن وتساهم بنصيب فى التأمين على سفن الملاك الآخرين. هذا بالإضافة إلى نوادى الحماية والتعويض P+I CLUBS وتضم ملاك للسفن أيضا وتقوم بتقديم الحماية لبعض ملاك السفن الأعضاء فيها عن الخسائر التى يواجهها هؤلاء الملاك وتقديم التعويضات لهم التى يطالب بها أصحاب الشحنات عن تلف أو فقد بضائعهم وكذا مطالب البحارة أو الركاب عن إصابتهم أو وفاتهم.



changes and allowance should be made for this. Allowance should also be made for the type of tug, for it may have the more rapid response and maneuverability of the tractor or reverse tractor from or, less commonly, have the more limited capabilities of the conventional stern propeller(s) /stern rudder(s) tug. For the harbor tugs , the common characteristics are as follows :
Limiting upper speed to pick up lines and provide assistance = 6 Knots*
*Time to make fast = 8 Min.
*Time to let go = 30 Sec.
*Time to apply full tow force from line = 2 Min.
*Time to change tow force vector by 45 Deg. = 45 Sec.
For conventional tugs, for tractor or reverse tractor tugs, the times are measured in seconds, if the tugs are deployed in pushing mode on a bridle. The required number and capacity of tugs, which are able to guide that generation of container vessels should be determined. The tug capacity is expressed in maximum bollard $TB = \frac{\Delta}{100,000} * 60 + 40$ pull provided by a tug. The total bollard pull (TB) is derived from the vessel size by means of the following expression : () Δ = *The Ship Displacement (Tons)* Evaluated as (1.10 1.30 DWT) of the ship
Where:
The maximum expected DWT for the 5th generation container vessel is in order of 100,000 ton force. This gives a figure to the need of three tugs with TB capacity range of 40 ton. It is recommended for the tugs to be equipped with azimuth thrusters (Bow and stern). During the entry manoeuvre, the tugs will be waiting on both sides of the vessel. They will start to make fast just inside the of the sea wall shelter. They will be able to control the vessel's bow during the final stage of the stopping manoeuvre, especially close to the corners of the basin where the waves are relatively law. The total required number of tugs to carry out the required operations (berthing/deberthing) in the same time without delays should be evaluated due to the total expected number of calling vessels. Tugs are allocated to vessels on the basis of "First come, First served" .

Main Reference

Bijker, E.W., Overeem, V.J., 2000. Access Channel, Technical Notes, The Netherlands.
Blaauw, H.G. , Koeman, J.W. and Strating, J., 1981. Nautical Contribution to an Integrated Port Design, The Netherlands.
Ligteringen, H., 2000. Ports and Terminals, TU Delft Univ., The Netherlands.
PIANC,1997. Approach Channel a Guide for Design, Report of Working Group II-30, Brussels, Belgium.
UNCTAD, 1985. Port Development, a Handbook for Planners in Developing Countries, New York



تكرار تجربة أسبوع السلامة

تقرر تكرار تجربة "أسبوع السلامة" بشركة ميناء القاهرة الجوى على مدار العام، وقد صرح أحمد العمرى مساعد رئيس الشركة للعمليات بأنه سبق - بتعليمات من المنظمات الدولية فى الطيران - تطبيق هذه التجربة بنجاح داخل صالات ومهبط الطائرات والمنشئات بالمطارات، وتوعية العاملين ومتابعة وتكثيف إجراءات السلامة المطبقة دولياً فى المطارات.

بداية رحلات السماوات المفتوحة

تبدأ رحلات السماوات المفتوحة بين مطار سكيبول الدولى بامستردام ومطار جون كنيدى بنيويورك إعتباراً من منتصف أكتوبر القادم كأول خط جوى، وذلك بعد إنطلاق الخدمة المميزة فى 19 يوليو الماضى بين باريس - أورلى وجون كنيدى، وقد صرح دال موس المدير الإدارى للسموات المفتوحة بأنه سيتم التوسع لد هذا الخط الجوى إلى امستردام نظراً لأهميتها كعاصمة فى القارة الأوروبية.

تطوير مبنى الركاب رقم 2



صرح الطيار فتحى فتح الله رئيس شركة ميناء القاهرة الدولى بأنه تقرر تطوير مبنى الركاب رقم 2 بالمطار بتكلفة تصل إلى 400 مليون دولار ، وذلك بهدف زيادة طاقته الإستيعابية من 3 ملايين إلى 7.5 مليون راكب سنوياً بجانب النهوض بمستوى الخدمات المقدمة للركاب لتكون على غرار ما سيطبق فى مبنى الركاب الجديد رقم 3 المقرر إفتتاحه فى أكتوبر القادم.

خصخصة الخطوط الجوية الكويتية

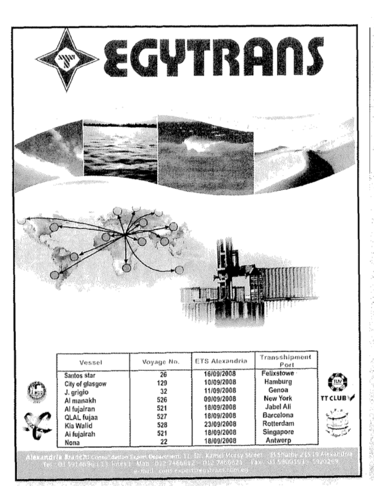
وافق مجلس الوزراء الكويتى على مشروع قرار بإصدار اللائحة التنفيذية للقانون رقم لسنة 2008 فى شأن تحويل مؤسسة الخطوط الجوية الكويتية إلى شركة مساهمة، معتبراً هذه اللائحة بأنها الخطوه الأولى ضمن الخطوات الفعلية لخصخصة الكويتية.

تطوير مطار الملك عبد العزيز

تقوم مجموعة بن لادن السعودية بالتعاون مع شركة فرنسية بتطوير مطار الملك عبد العزيز بجدة بالمملكة العربية السعودية على ثلاث مراحل تنتهى فى 2011، وذلك لزيادة طاقته الإستيعابية إلى 80 مليون راكب.

الاستغناء عن الطائرات القديمة

أعلنت الخطوط الجوية العربية السعودية عن دخول 70 طائرة إلى الخدمة من بينها 20 طائرة من طراز "إيرباص أبه 330" و "البوينج787"، وصرح المهندس خالد الملحم مدير عام الخطوط السعودية بأن الشركة تنوى الاستغناء عن الطائرات القديمة التى أصبحت مكلفة وغير مناسبة ضمن الخطة العشرين لتحديث أسطول الشركة.



Vessel	Voyage No.	ETS Alexandria	Transshipment Port
Santos star	26	16/09/2008	Felixstowe
City of glasgow	129	10/09/2008	Hamburg
J. grigio	32	11/09/2008	Genoa
Al manakh	526	09/09/2008	New York
Al fujairan	521	18/09/2008	Jabel Ali
QLAL fujaa	527	18/09/2008	Barcelona
Kia Walid	528	23/09/2008	Rotterdam
Ai fujairah	521	18/09/2008	Singapore
Nona	22	18/09/2008	Antwerp

Example for Efficient Maneuvering Module For The Modern Generations of Mega Vessels Hub Ports

By: Eng. / Mohamed Ramzy Awad
"Coastal & Port Engineer"

Efficient maneuvering module for the modern generations of mega vessels, which call the main hop ports, is considered vital for its efficiency and so building reputation. A virtual example is : presented in the following points

Vessel Approach : The approach course found to be the most efficient is slightly different from case to another. Following the track as closely as possible is important because arriving at the entrance in the correct position is essential for the execution of the entry maneuver. Further more, the speed is to be kept below 6 .knots when the bow passes the beginning of the sheltered area

Vessel Entry : Generally, the current causes a shift for the vessel from its path. The direction of that shift and vessel speed is the resultant of the main vessel speed and the one due to the current. According to the previous rules, a virtual example for the effects of the different types of currents in the port entrance area :are as follows

The wind driven current is coming from SW. Its effect is a small shift in the vessel path towards the eastern pen boundary. The wave set up current due to wave height variation, direction from east to west. Its effect is a small shift in the vessel path towards the basin direction. The velocity of this current is not expected to be high according to the rapid decreasing of the wave heights due to the diffraction effect. The tidal current has a small velocity and there is no expected severe effect on navigation (vessel path) due to that current. The wave driven current (longshore) will not affect the navigation or cause any troubles as it is concentrating .in the breaker zone, which is far from the port entrance area

The wind effect generally causes a force in the centre of the vessel beside a turning moment with the direction of the wind movement. The effect due to wind in the port area is expected to be as follows: The wind during the monsoons is quite strong and coming from SW. According to the wind effect, the vessel will face a turning moment especially close to the sea wall shelter as her bow is out of the wind effect and her stern still outside the shelter. This moment normally counteracted with turning the vessel rudder to inverse direction. The tendency of the vessel will be that the stern will turn towards the open part of the access and the inverse turning is expected for the bow (turning towards the port berths). In the entry stage, vessel engines are full astern for reducing its speed and so stopping at last. This procedure will produce additional forces on both the bow and stern of the vessel. These forces will cause a slight turning moment in the same direction as the one due to the wind effect, but in less strength. A little shift was carried out to the access channel location and orientation towards the open water eastern side. The main purpose of that modification is to minimize the danger from the vessel turning effect towards the berths. The designed length and width for the access channel are enough to ensure safe approach and entry for the 5^{th} generation container vessels.

Vessel stopping : The main procedures for the vessels stopping after passing the port entry are as follows : The maximum vessel speed upon entering the port = 5 Knots (2.5 m/sec.). The range varies between 3 - 5 Knots under full astern control. The average stopping time for the big vessels varies between (10 minute – 15 minute). This also very close to the time for tugs to make fast. According to the previous figures, the maximum required stopping distance for the 5^{th} generation container vessels vary between (2000 m to 2500 m). Actual stopping distance after making fast = (1.5 – 2.0 LOA, Vessel Length Over All), counted from the beginning of the sea wall shelter inside the port towards the turning area. Satisfying these requirements, the sheltered area inside the port has been adjusted by more shifting the turning area inside. This distance will allow the vessels to stop .completely very close to the edge of the turning circle

Berthing : The berthing operation will be carried with the help of tugs, as will be discussed in details in the tug assistance part. Lining up for the turning basin , entering into the inner basin and getting alongside, takes approximately from 50 min. to 1 hour. Another 15 min. might be required to have the vessel secured. The actual required time for the previous operation will depend on the location of the berth within the port area. For the berthing/ deberthing operation, the existence of the bow thruster in the vessel will help to complete theses operations easily. Normally, minimum number of three tugs is used to control the vessel till achieving the berth safely. The control system is explained in figure (1) for directing and bushing the vessel till achieving the berth.

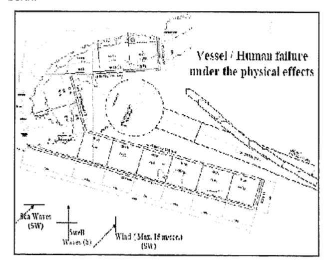
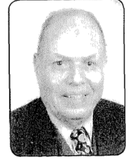


Figure 1. The expected maneuvering effects in the port entrance area .based on different effects from waves and wind

The Tug Assistance : As the rudder is not effective with the low speed of the vessel, the tug assistance takes its function of the vessel direction. The tug assistance availability is completely dependent on the wave height. It starts to be effective starting with a wave height of 1.50m or less. Within the port shelter, maximum allowed wave height to have 100% efficient tug assistance is 0.90m according to PIANC recommendations. According to the previous conditions, the tug assistance will be possible and effective very close to the port entrance, within the shelter of the sea wall. Tugs cannot change the magnitude and direction of the tow force instantly and the force they can provide will not always correspond to their rated bollard pull. Their available tow force will change as speed through the water

ماذا تعرف عن

إقتصاد المعرفة ؟؟؟



بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى

يمكن تعريف إقتصاد المعرفة على أنه الإقتصاد الذى يقوم على توليد القيمة الناجمة عن التجديد والابتكار والإبداع التى تأسست على المعرفة المكتسبة عن طريق التعليم والتدريب والممارسة والمعرفة وتحقيق ذلك يعتمد على مجموعة من الهياكل والمقومات الضرورية التى من أهمها التعليم والتدريب والبحث والتطوير المعتمد على تواجد نظام إبداع وطنى كفء.

وينظر إلى إقتصاد المعرفة من عدة جهات هي:

أولا : سرعة التطور التكنولوجي وعلى وجه الخصوص تطور التكنولوجيا التى تشكل إقتصاد المعرفة الحديث مثل تكنولوجيا المعلومات والإتصالات التى ترتكز على تطوير هندسة البرمجيات.

ثانيا: الوجهة الإقتصادية حيث أصبحت كل المجالات الزراعية والصناعية والتعليمية والإدارية تعتمد بقوة على المعرفة المرتبطة بالمعلومات والبرمجيات التى تعمل على تشغيل هذه المجالات.

ثالثا: الاتجاه الإجتماعي الذى يوضح أن وصول المعرفة وتكنولوجياتها من البرمجيات أصبح ضرورة لكل فئات المجتمع بأفراده ومنظماته ومنشآته ويؤدى إلى تنمية رأس المال البشرى الخلاق عن طريق إتاحة التعليم والتدريب المستمر للجميع بجودة عالية ويعتمد على رأس المال البشرى فى تطور وإنتاج البرمجيات بكافة أنواعها.

ومن النظر إلى الثلاث نقاط السالفة الذكر نجد أن إقتصاد المعرفة يصبح وسيلة لتقليل وتقليص الفجوة المعرفية والفجوة الرقمية بين الدول المتقدمة والدول النامية خصوصاً عندما تتحول المعرفة إلى عنصر أساسى مساعد على النمو والتنمية ويحل محل العناصر التقليدية المتمثلة فى المواد الأولية ورأس المال المادى والقوى العاملة.

ومن الجدير بالذكر أنه منذ القرن التاسع عشر كان الإعتماد فى الإنتاج على الطاقة والعمل ورأس المال وذلك حتى النصف الثانى من القرن العشرين – ألا أنه منذ هذا الوقت نجد أن هذا الإتجاه تغير بوضوح نحو الإعتماد على المعلومات والمعرفة بدلاً من الإعتماد على رأس المال والطاقة باعتبارهما العاملين الأساسيين لتوليد وإنتاج الثروة تماما مثل ما حل رأس المال والطاقة فى السابق باعتبارهما العاملين الأساسيين لتوليد وإنتاج الثروة – وزاد على ذلك أنه منذ أواسط القرن العشرين أدى التطور التكنولوجى إلى التحول من العمل الجسدى إلى العمل القائم على المعرفة لتوليد الثروة – فالتكنولوجيا والمعرفة هما العاملان الرئيسيين فى الإنتاج فى وقتنا الحاضر.

ويشير الوضع الإقتصادى إلى الميزة النسبية الوحيدة التى يمكن أن تتمتع بها أى شركة أو منظمة أو حتى دولة معينة تكون فى قدرتها على الابتكار والتجديد الناجمان من المعرفة المهنية للسوق والتكنولوجيا، إضافة إلى المواهب الخلاقة لعمال المعرفة فى التعامل مع قضايا تنافسية متلاحقة وعملية الابتكار والإبداع تتطلب تفاعلا عميقاً ومكثفاً يجرى فى كل الإتجاهات بين مختلف الأطراف أو القوى المؤثرة من مؤسسات وجامعات ومختبرات أو معامل أو مستهلكين وبذا يكون الابتكار والإبداع نتيجة تفاعلات كثيرة بين كيانات وأطراف قوى متعددة تؤلف ما يمكن تسميته بنظام الإبداع الوطنى. ومن الضرورى التمييز بين ما يعرف باقتصاد المعلومات وإقتصاد المعرفة حيث أن إقتصاد المعلومات يتعلق بطبيعة القرارات الإقتصادية المبنية على المعلومات التى تكون أما كاملة أو مؤكدة أو إحتمالية أو غير ذلك.

أما إقتصاد المعرفة فيرتبط بالإبتكار والتجديد والإبداع والتطوير حيث يصبح إتخاذ القرار الإقتصادى جزء منه.

والمعرفة تحديداً هى قدرة أدراك وقدرة على التعليم- وهذا ما يميزها عن المعلومات وهى تتحسن بالمعلومات التى ليست الا معطيات مصاغة ومنظمة، وهكذا يصبح الفرق بين المعرفة أو المعلومات أن المعرفة يمكن بلوغها عن طريق التعليم والتدريب والتعلم والخبرة المكتسبة – أما المعلومات فيمكن الحصول عليها عن طريق الكتب والمعلومات المتوفرة فى الحاسب الآلى .والوجهة الإقتصادية فى المعلومات تكمن فى الكشف عنها وحمايتها – أما الوجهة الإقتصادية فى المعرفة فتكمن فى إنتاجها وفى أنشطة التعليم والتدريب والتعلم الملحقة بها.

وإنتاج المعرفة هو نشاط تلقائى يتبع نشاطاً آخر ولا يكون معتمداً ألا عندما يأتى نتيجة للبحث والتطوير الذى هو نشاط يقود إلى زيادة المخزون المعرفى – على العكس النشاط الإقتصادى الذى لا يمكن أن يجرى ألا بطريقة متعمدة ويكون جزءاً من التعلم ضمن النظم التعليمية – وعن طريق التجارب التى تجرى فى المعامل والشركات عندما يتعلق الأمر بمنتج جديد – وأيضاً عن طريق المستهلكين الذين يعبرون عن آرائهم وحاجاتهم وبذلك أصبحت المعرفة موجهة لخدمة العملية الإقتصادية ولم تعد مجرد عملية تستهدف الحصول على المعرفة للمعرفة والمثال على ذلك الحال فى تطوير هندسة البرمجيات وبذلك تؤدى تكنولوجيا المعلومات المتمثلة فى هندسة البرمجيات دوراً أساسياً فى إقتصاد المعرفة بحيث يصعب التمييز بين إقتصاد المعرفة والإقتصاد الرقمى القائم على تلاحم تكنولوجيا المعلومات " أجهزة الكمبيوتر والبرمجيات وقواعد البيانات والإتصالات".

وما دمنا ذكرنا كلمة عن الإقتصاد الرقمى نجد أنه من الواجب علينا إلقاء نظرة على مفهوم الإقتصاد الرقمى فنقول أنه فى حالة التكنولوجيا الرقمية فهى تحول كل شئ إلى قيم ثنائية أما صفر (0) أو واحد(1) وقد صار ذلك يمثل اللغة العالمية لكل الأجهزة والأدوات المعاصرة تقريباً وبذلك أصبح العالم الرقمى متحد من خلال استخدامه لغة واحدة عالماً يشارك الناس فيه بتواصلهم معاً عبر القارات وتبادلهم الأفكار والآراء والعمل معاً فى بناء المشروعات والبرامج المشتركة وبالتالى سمح تطور التكنولوجيا الرقمية فى خلق الأفكار الجديدة وإعادة توزيع أفكار أكثر- كما كان من نتيجة ذلك التقدم السريع المذهل الذى يمر بعالمنا المعاصر ويمراعاة هذا السيناريو فى تقدم المستوى التكنولوجى فان كل أنواع الحاسبات الآلية والأجهزة والمعدات المتاحة تترابط معاً وتوظف كوحدة عضوية واحدة وفى الأعوام الخمسة عشر الماضية أدى تسارع انتشار شبكة الإنترنت عالمياً إلى نمو كبير فى الإقتصاد العالمى وأحدثت هذه العملية أثراً عميقاً وضاغطاً على إقتصاديات الدول والمنظمات والمنشآت للتنافس الفعلى فى البيئة العالمية الجديدة وأصبحت المعلومات والمعارف فى بيئة العمل والتنافس الجديدة من أهم السلع التى يمكن للدول والمنظمات أن تحوز عليها وتمتلكها وهنا يكمن الدور الكبير للحكومات فى تشجيع مؤسسات البحث والتطوير الخاصة والعامة والقادرة على إستخدام المعرفة و قد غيرت التكنولوجيا بوجه عام وتكنولوجيا هندسة البرمجيات بشكل خاص طريقة التفكير والعمل التى تستخدم بها هذه التكنولوجيا لتحسين الظروف الإقتصادية.

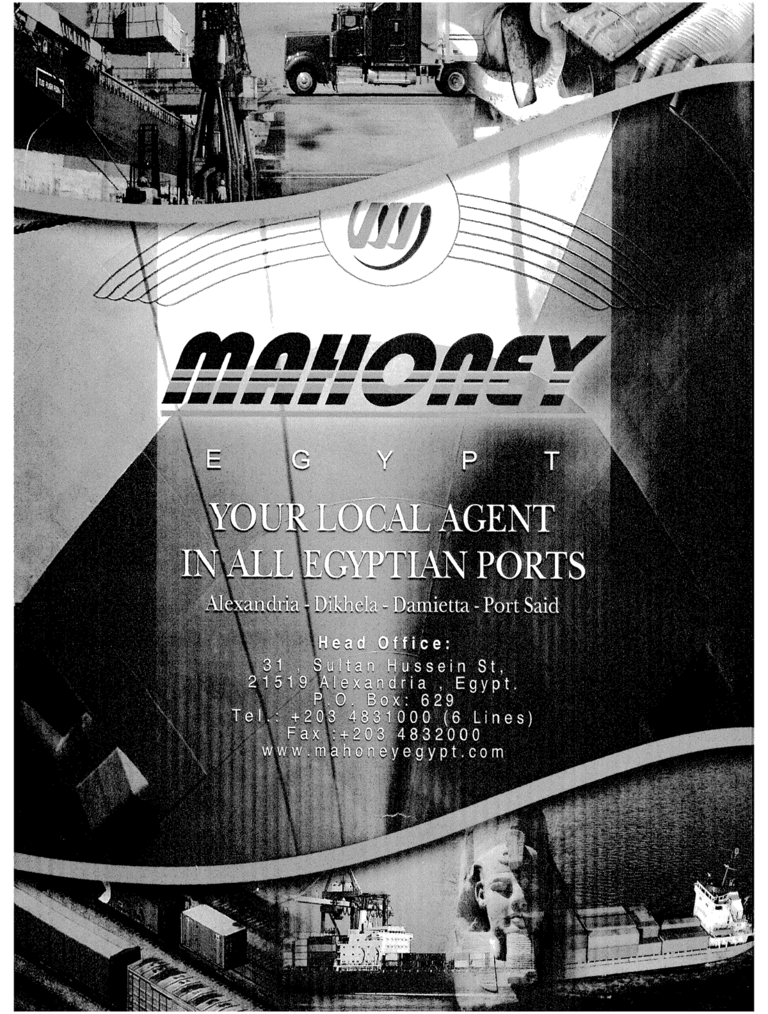
ونوضح فيما يلى مدى تأثير كل من إقتصاد المعلومات وإقتصاد المعرفة على العمالة والإنتاجية وآثارها على كثير من الأمم:

خصوصيات إقتصاد المعلومات: أن إقتصاد المعلومات هو الذى يوضح قيمة الوحدات الإقتصادية ومدى قدرتها على الإنتاجية التنافسية وبصفة رئيسية مدى قدرتها على خلق ومعالجة المعرفة المعتمدة على المعلومات بكفاءة وفعالية ويوصف هذا الإقتصاد بأنه إقتصاد حيث تمثل فيه المعلومات كلا من السلعة والعملة فى آن واحد.وحيث أنه يتم الإعتماد دائماً على تبادل المعلومات عند إنجاز الوظائف والأعمال والقيام بمتطلبات الحياة المعاصرة – فأن إقتصاد المعلومات يكون مختلفاً فى أنه يجمع معلومات متوافقة أكثر فى الوقت الملائم وبالتبعية فأن الإنتاج فى إقتصاد المعلومات يمكن أن يحسن ويجود كثيراً من الطرق الجديدة التى لم تكن معروفة من قبل.

مدى تأثر إقتصاد المعلومات بنظرية العولمة : يعتبر إقتصاد المعلومات إقتصاداً دوليا ويمثل ذلك حقيقة تاريخية جديدة تمد الإقتصاد الدولى بالقدرة على العمل كوحدة أو قطاع قائم فى حد ذاته – وتعتمد مؤسسات ومنظمات المجتمع حالياً على قاعدة من العمالة الماهرة المبدعة والمبتكرة فى إطار عالمى يحدد المهارات اللازمة – كما يتدفق فى هذا المجتمع رأس المال بحرية بين الدول التى يمكنها توظيفه وإستغلاله أحسن استغلال ويتشكك بعض النقاد فى أن الإقتصاد الدولى الحقيقى يتحقق بالفعل كما أن حراك العمالة فى هذا الإقتصاد قد يضعف أو يشوه بسبب الخوف أو الرهبة من العمالة الأجنبية الوافدة – وفى هذا الصدد يمكن ملاحظة أن الشركات الكبيرة متعددة الجنسيات تحفظ وتصون أصولها فى نطاق دولها الأم – كما أن تدفق رأس المال ما زال محدوداً ومقيداً فى كثير من المواقف بسبب القوانين والتشريعات المصرفية والمالية فى كثير من الدول حتى العولمة فانه على الرغم من آثارها الواضحة ألا أنها لم تتحقق بالفعل ومازال يوجد كثير من الحركات ضدها- هذا بالإضافة إلى كثيراً من التشريعات والقوانين والسياسات الحكومية القائمة المؤثرة على الحدود والهياكل العالمية للإقتصاد الدولى فى كثير من دول العالم مازالت تحد من تأثير العولمة وآثارها.

وأخيراً وليس أخراً فانى أرجو أن أكون قد وفقت فى شرح معنى إقتصاد المعرفة وإقتصاد المعلومات وعلاقتهما بالعولمة الشرح المختصر المفيد.

والله ولى التوفيق


MAHONEY
E G Y P T
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com



المهندس مشهور فى ذمة الله

بعد مسيرة من حافلة بالكفاح والعطاء توفى إلى رحمة الله المهندس مشهور أحمد مشهور الرئيس الأسبق لهيئة قناة السويس ونائب رئيس الوزراء عن عمر يناهز التسعين عاما. شيع جثمان الفقيد فى جنازة عسكرية من مسجد آل رشدان بالقاهرة وكان على رأس المشيعين الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء مندوبا عن السيد رئيس الجمهورية . والإمام الاكبر شيخ الأزهر الدكتور محمد سيد طنطاوى ، والسادة أعضاء مجلس الوزراء، ورؤساء الوزراء ، والوزراء السابقون . كما حضر الجنازة المهندس محمد عزت عادل الرئيس السابق لهيئة قناة السويس .



وقد تقدم الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس المشيعين وبرفقته السادة أعضاء مجلس إدارة الهيئة الحاليين والسابقين ورؤساء شركات الهيئة وجمع من العاملين بقناة السويس .

وقد أمَّ فضيلة شيخ الأزهر صلاة الجنازة التى أُقيمت بعد صلاة ظهر يوم الإثنين 2008/7/7 ذكر قبل بدايتها فى كلمة قصيرة مناقب فقيد مصر الراحل وإنجازاته وخدماته التى قدمها للوطن .

ونعى الفريق أحمد فاضل الفقيد واصفاً إياه بانه أحد الأبطال التاريخيين لقناة السويس ، قدم الكثير لبلده وحافظ على هذا المرفق العظيم وعلى كوادره فى أحلك الظروف عقب عدوان 1967 . وكان المسئول الأول عن إعادة الملاحة لقناة السويس فى 5 يونيو 1975 .

وعقب إنتهاء مراسم الجنازة نُقل جثمان الفقيد إلى بلده فى قرية السعيديين بمحافظة الشرقية حيث دُفن هناك .

المهندس مشهور فى سطور

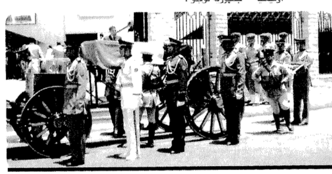
الفقيد مشهور أحمد مشهور ولد بمحافظة الشرقية فى أبريل عام 1918 ، حصل على درجة بكالوريوس الهندسة جامعة القاهرة عام 1941 ، وبدأ حياته العملية فى العمل بوزارة النقل عام 1942 - حصل على دراسات هندسية فى سلاح المهندسين البريطانى عام 1944 وتخرج فى كلية أركان حرب ، وحصل على دراسات فنية فى سلاح المهندسين بالولايات المتحدة الأمريكية . وقد عمل أستاذاً محاضراً بالكلية الحربية وكلية أركان حرب من عام 1947 وحتى 1952 . ثم شغل مدير إدارة التحركات فى هيئة قناة السويس بعد تأميمها عام 1956 .

وفى عام 1965 أصدر الرئيس الراحل جمال عبد الناصر قراراً بتعيينه رئيساً لمجلس إدارة هيئة قناة السويس .

أنتخبَ عضوا بمجلس الشعب عن محافظة الإسماعيلية فى عام 1967 ، و عين عضواً بالمجلس القومى للانتاج ورئيسا للجمعية العربية للتعدين والبترول .

صدر قرار بتعيينه بدرجة نائب رئيس الوزراء عام 1980 ، وقد حصل الفقيد على وسام الجمهورية ووسام الخدمة لعسكرية من الدرجة الاولى، ووسام فلسطين، ووسام الإستحقاق من الدرجة الأولى، ووشاح النيل عام 1980. كما حصل على العديد من الأوسمة من عدد من الدول العربية والأجنبية - منها :.

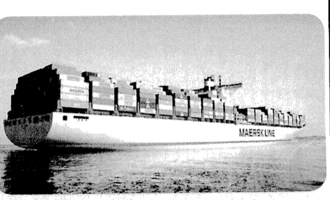
وسام نهضة بولندا - وسام الليجيون دى أونير الفرنسى- وسام مونو - جراند أوفيسيه - جمهورية توجو .





كما أستقبل السيد الفريق رئيس الهيئة السيد محمد كاظم المزيدى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة KGL الدولية للموانىء وبرفقته السيد/ أحمد محمد صادق مستشار رئيس مجلس الإدارة .

دار اللقاء حول أهمية قناة السويس لحركة التجارة العالمية ومشاريع التطوير المستقبلية ودراسة التعاون بين الشركة الكويتية وهيئة قناة السويس فى مجال النقل البحرى .



سفينة الحاويات الدانمركية العملاقة EMMA MAERSK تعبر قناة السويس بإتجاه الشمال قادمة من الصين ومتجهه إلى أسبانيا ، وتبلغ حمولتها الساكنة 171357 .

A R K A S E G Y P T



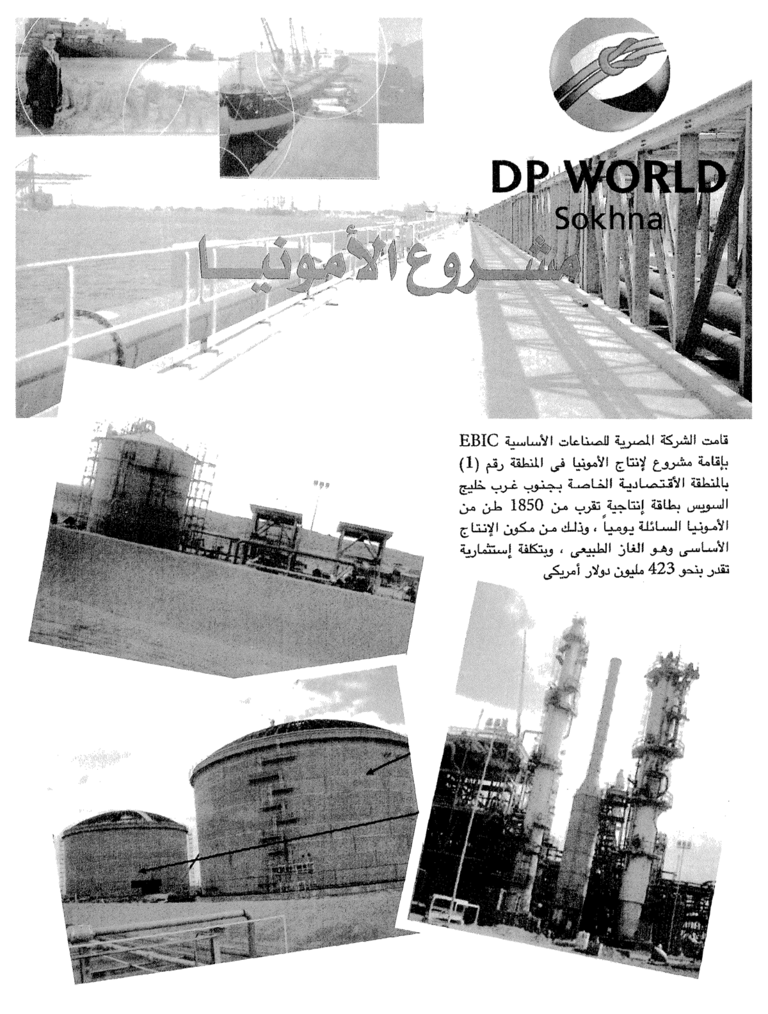
© I PRINT Adv. (03) 5850613

arkas-egypt@arkas-egypt.com



Phones : (00 203) 4875756
4849440
4849450
Fax : (00 203) 4868680

3, Fernand Addah St., El-Messalah, Ramleh Station, Alexandria, Egypt

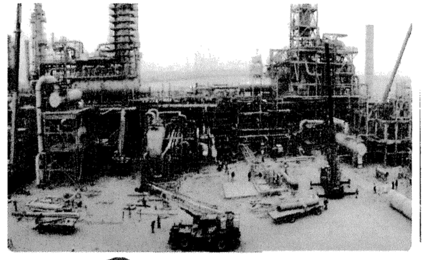


قامت الشركة المصرية للصناعات الأساسية EBIC بإقامة مشروع لإنتاج الأمونيا فى المنطقة رقم (1) بالمنطقة الأقتصادية الخاصة بجنوب غرب خليج السويس بطاقة إنتاجية تقرب من 1850 طن من الأمونيا السائلة يومياً ، وذلك من مكون الإنتاج الأساسى وهو الغاز الطبيعى ، وبتكلفة إستثمارية تقدر بنحو 423 مليون دولار أمريكى



DP WORLD
Sokhna

بميناء السخنة



وسوف تتم عملية النقل بواسطة الأنابيب من موقع الأنتاج (المصنع بالمنطقة الأقتصادية الخاصة) الى الرصيف الخاص لذلك فى داخل ميناءالسخنة. وكذا الشحن المباشر الى السفن من الرصيف المخصص لذلك.

وسوف تقوم الشركة المصرية للصناعات الأساسية EBIC بتصدير حوالى 650.000 طن كمرحلة أولى للمشروع من ميناء السخنة تصل خلال المرحلة الثانية الى 1000000 طن من الأمونيا السائلة.

يقع مصنع إنتاج الأمونيا على بعد 7 كيلو متر من رصيف الشحن الخاص بالميناء، يوجد تانكات خاصة بالمصنع لتخزين المنتج المنتظر شحنه من الميناء.



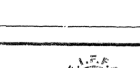
أميرال مانجمنت كوربوريشن
AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION

AMIRAL Management Corporation

تحصل على شهادة

شكر وتقدير

من رئيس وأعضاء مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولى EIFFA ووكيل أول وزارة المالية رئيس مصلحة الجمارك المصرية للمساهمة الفعالة والتى كان لها أطيب الأثر فى نجاح الدورة التدريبية لأنظمة الإدراج الإلكترونى لقوائم الشحن عبر الخدمات الجمركية على شبكة الإنترنت من خلال موقع الجمارك المصرية بنظامى EDI & XML التى عقدت بمقر شعبة خدمات النقل الدولى وذلك للسادة الوكلاء الملاحيين



مصلحة الجمارك المصرية
Egyptian Customs Administration

E.I.F.F.A

شهادة شكر وتقدير

يتقدم السادة رئيس وأعضاء مجلس ادارة شعبة خدمات النقل الدولى EIFFA بخالص الشكر والتقدير الى

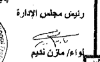
شركة Amiral

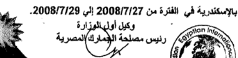
للمساهمه الفعالة والتي كان لها أطيب الأثر في إنجاح الدورة التدريبية لأنظمة الإدراج الالكتروني

لقوائم الشحن عبر الخدمات الجمركية علي شبكة الانترنت من خلال موقع الجمارك المصرية بنظامي

EDI&XML التي عقدت بمقر شعبة خدمات النقل الدولي EIFFA

بالإسكندرية في الفترة من 2008/7/27 إلي 2008/7/29.



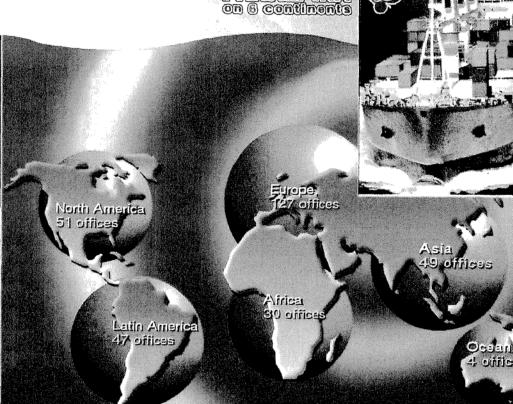


رئيس مجلس الإدارة
لواء/ مازن نديم

وكيل أول الوزارة
رئيس مصلحة الجمارك المصرية
احمد فرج سعودي



agent of:
PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

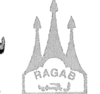
Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

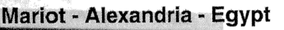
17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521





Amria Bonded Warehouses Co.



كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

θ ... الشركات التي يساهم القطاع ...

θ تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمر...



θ تمتلك الشركة احدث معدات التداول المتط...

...فيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير ...

θ تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .

θ إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

θ تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.

θ توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .

θ مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.

θ تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.

θ إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

θ تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .

θ إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .

θ تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .

θ بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



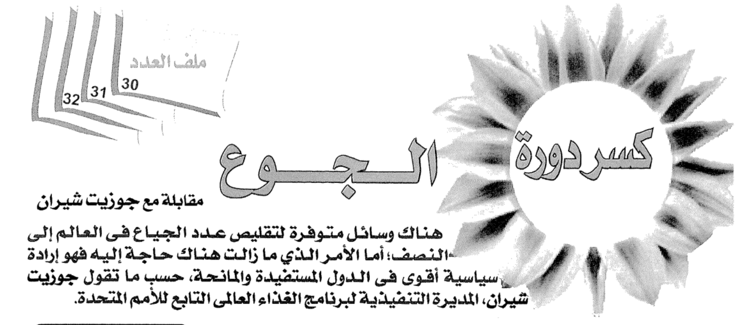
موقعنا :-

θ الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية .
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

...uch.com



كسر دورة الجـــوع

مقابلة مع جوزيت شيران

هناك وسائل متوفرة لتقليص عدد الجياع فى العالم إلى النصف؛ أما الأمر الذي ما زالت هناك حاجة إليه فهو إرادة سياسية أقوى فى الدول المستفيدة والمانحة، حسب ما تقول جوزيت شيران، المديرة التنفيذية لبرنامج الغذاء العالمى التابع للأمم المتحدة.

وقد أجرى مدير التحرير بروس أوديسى مقابلة مع شيران بعد أشهر من توليها منصبها كرئيسة تنفيذية فى برنامج الغذاء العالمي. وتواجه جهود تقليص الجوع تحديات كثيرة: مرض الإيدز والفقر والحكومات الضعيفة وتغير المناخ وارتفاع ثمن الطعام بسبب إزدياد الوقود الحيوي، وغيرها. إلا أن شيران أعربت عن الأمل بأن تنجح الجهود المنسقة فى كسر دورة الجوع التى تتوارثها الأجيال من جيل إلى آخر.

شغلت شيران سابقا منصب وكيلة وزارة الخارجية للشؤون الإقتصادية والتجارية، بما فيها الزراعة، كما شغلت قبل ذلك منصب نائبة الممثل التجارى الأميركي.

سؤال: يقتل الجوع والأسباب المتصلة بالجوع ما يقدر بحوالى 25 ألف شخص فى اليوم، وتقول الأمم المتحدة إن عدد الجياع بصورة مزمنة فى العالم يزداد بحوالى 4 ملايين فى السنة. فهل نحن نخسر المعركة ضد الجوع العالمى؟

شيران: لقد حققنا إنتصارات ضد الجوع فى العالم خلال العقود القليلة الماضية. ولكن بالنظر للنمو السكانى فى بعض أفقر المناطق فى العالم، فإن عدد الجياع اليوم – من حيث الأرقام المطلقة – يفوق عددهم فى أى وقت مضى. إننى أومن بقوة بأن بإمكاننا التغلب على الجوع، يمكننا ذلك وسنحقق ذلك، ولكن علينا أن ننشر ونحشد ليس فقط العلم والتكنولوچيا المتوفرين لدينا، بل أيضا الإرادة السياسية لتحقيق ذلك.

ولا زلنا نفقد اليوم طفلا يسقط ضحية للجوع كل خمس ثوان – وهو ثمن غير مقبول يفرضه الجوع علينا. ومع ذلك فنحن الآن فى مرحلة من تاريخنا يتوفر لدينا فيها العلم والتكنولوچيا لإطعام كل شخص فى العالم. وأمل فى زيادة الوعى حول سبل تحقيق ذلك وفى تقديم الشكر العميق لمواطنى الدول الكثيرة الذين يساهمون بشكل كبير فى محاربة الجوع.

سؤال: كيف يساهم برنامج الغذاء العالمى فى محاربة الجوع؟

شيران: يطعم برنامج الغذاء العالمى نصف الجياع الذى يتلقون مساعدات غذائية، عادة فى أصعب وأبعد بقاع الأرض. هذه هى مهمتنا. لقد أنشأنا، عبر عقود عديدة، قدرة لوچستية ضخمة وفعالة جداً حتى أنها أصبحت الذراع الإنسانية الرئيسية للأمم المتحدة للوچستيات – ليس فقط للغذاء، بل أيضا للأدوية والخيام والبطانيات، وكل ما يحتاج إليه الناس فى حالات الطوارئ.



جوزيت شيران، المديرة التنفيذية لبرنامج الغذاء العالمي، تزور مخيم كساب للنازحين داخليا فى كوتوم، فى ولاية دارفور الشمالية، بالسودان. بإذن من إميليا كاسيلا/ برنامج الغذاء العالمى

ولكن حتى مع ما يتوفر لدينا من ميزانية سنوية تبلغ قرابة 3 بلايين (أو مليارات) دولار وآلاف السفن والطائرات والعربات التى تنقل الغذاء كل يوم، لا نصل إلا إلى حوالى 10 بالمئة فقط من الجياع فى العالم. ولذا فإننا ما زلنا نفقد 25 ألف شخص كل يوم يموتون نتيجة أسباب متصلة بالجوع – وهو المشكلة التى تحتل المرتبة الأولى فى العالم من حيث تهديدها للصحة العامة، إذ يقتل الجوع من الناس أكثر مما تقتل أمراض السل والملاريا والإيدز مجتمعة. ويتعين علينا ببساطة أن نعزز كل ما نفعله لكى نسبق منحنى الجوع.

سؤال: ما هى فى نظرك أكبر التحديات التى تواجه برنامج الغذاء العالمي؟

شيران: هناك عدة أشياء آخذة فى الحدوث. فلدينا ما نطلق عليه "التهديد الثلاثي" المؤلف من مرض الإيدز والفقر والقدرات الحكومية الضعيفة – خاصة فى منطقة إفريقيا الجنوبية – الذى يجعل التغلب على الجوع أمرا فى غاية الصعوبة. ونواجه أيضاً أمراً آخذا فى التطور هو ما يمكن أن يكون "العاصفة مستكملة جميع الشروط" المؤلفة من تغير المناخ ، وتكاليف العمليات المتزايدة، والمطالب التى يفرضها الوقود الحيوى على نظام الغذاء العالمي. وشهدنا فى برنامج الغذاء العالمى خلال السنوات الخمس الماضية ارتفاع تكاليف شراء السلع الأساسية بنسبة 50 بالمئة. وينتج ذلك عن مجموعة من العوامل: ازدياد الطلب العالمى على الحبوب الذى أدى – إلى جانب ظهور الوقود الحيوى – إلى ازدياد اسعار السلع الذائية، والارتفاع السريع فى تكاليف الوقود والشحن. ولذا، حتى لو حافظ برنامج الغذاء العالمى على نفس حجم ميزانيته أو حصل على ميزانية أكبر بقليل، فإننا نطعم عددا أقل بكثير من الناس. كما أن ثمن المواد الغذائية المتزايد الارتفاع يعنى أن أفقر الناس فى العالم يجدون صعوبة أكبر فى إطعام أنفسهم على مستوى الأسرة.



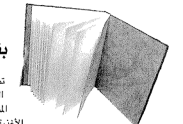
فتاة في مدرسة تامبي نوماد بالنيجر تتلقى من برنامج الغذاء العالمي الغذاء الضروري لها كي تتعلم. بإذن من جوديث شولير/ برنامج الغذاء العالمي

سؤال: ما هو تأثير الوقود الحيوى؟ والتغير فى المناخ؟

شيران: يمنح الوقود الحيوى المزارعين الفقراء فرصة مهمة، ولكنه يشكل أيضا تحديا للفقراء لأن أسواق الحبوب تواجه ضغطا فى الإمدادات ولأن أسعار المواد الغذائية أعلى مما كانت عليه منذ عقود.

ومع تغير المناخ، تتكهن الهيئة الحكومية المشتركة حول تغير المناخ [هيئة توافق عالمية

نساء فى كلهاماركا فى شمال الأنديز ببيرو يعتنين بالمحاصيل الزراعية فى حقل مجتمعهن المشترك كجزء من نشاطات الغذاء مقابل العمل التابع لبرنامج الغذاء العالمى. تقدمة من مكتبة برنامج الغذاء العالمى



بقية المنشور فى الصفحة السابقة (كسر دورة الجوع)

تمثل عمل مئات العلماء] بأن كمية الغلال الناتجة عن الزراعة التى تعتمد على المطر، ستنخفض فى بعض المناطق إلى النصف بحلول العام 2020. وتقدر منظمة الأغذية والزراعة، شقيقتنا فى الأمم المتحدة، أن 95 بالمئة من الزراعة يعتمد على المطر. وحتى فى حال عدم تحقق هذه التنبؤات بصورة كاملة، يمكننا أن نرى أن هناك مناطق ستواجه تحديات ضخمة، مثل إفريقيا التى ستكون الأكثر تأثراً بالتغير المناخى – حيث ستصبح المناطق الجافة أكثر جفافا، والمناطق الماطرة أكثر مطرا.

سؤال: ما هى العقبات السياسية التى تحول دون التغلب على الجوع فى العالم؟

شيران: لا بد من وجود الإرادة السياسية لتحقيق النجاح على كل مستوى – من القرية إلى الأقاليم، ومن المستوى القومى للبلد فما فوق.

سؤال: هل تتحدثين عن الدول المتلقية أم المانحة؟

شيران: إننى أتحدث عنها جميعا لأن لكل جهة مصلحة فى هذه المعركة. وللإستشهاد بمثال إيجابى، نعلم أن الشراكة الجديدة لتنمية إفريقيا، (نيباد)، بذلت جهودا كبيرة فى إفريقيا مع الاتحاد الإفريقى لجعل الزراعة والجوع أولوية قصوى بالنسبة للدول الإفريقية. وهذا يشتمل على التعهد بتخصيص 10 بالمئة من الاستثمار للزراعة. ونعلم أن الطريقة الوحيدة للتغلب على الفقر والجوع – سواء فى سوازيلاندا اليوم أو فى إيرلندا أو الولايات المتحدة قبل سنين كثيرة – هو فهم كيفية معالجة محنة المزارع الفقير. ونرى تقدما وتطورا اقتصاديا فى الدول التى تتوصل إلى كيفية معالجتها. ونرى الجوع المزمن المتأصل يصبح جزءا من التاريخ.

لقد أفلتت دول عديدة من قبضة الجوع، ولكن الأمر يتطلب عملا منسقا كما يتطلب دوماً تقريباً مساعدات خارجية فى مجالى التكنولوجيا والمعرفة، وأحيانا الإستثمار.

سؤال: كيف تقومين تقدم العالم نحو تحقيق أهداف التنمية الألفية للأمم المتحدة الخاصة بتخفيض نسبة الفقر والجوع إلى النصف بحلول العام 2015؟

شيران: حققت دول بينها تشيلى أهداف التنمية الألفية بالفعل بتخفيض الفقر والجوع إلى النصف، فى حين أن غانا والبرازيل أصبحتا قريبتين من تحقيق ذلك. ولكننا كمجتمع دولى لا نسير نحو تحقيق أهداف التنمية الألفية ضمن الإطار الزمنى الموضوع.

والشيء الثورى فيما يتعلق بأهداف التنمية الألفية هو أننا نجحنا فى النهاية فى الجمع بين زعماء العالم فى اجتماع والحصول على موافقتهم على مجموعة محدودة من الأولويات للقضاء على أسوأ أشكال التفاوت فى مجالات الفقر والجوع والصحة والتعليم، إلخ. ووضعت محافل مثل مجموعة الدول الثمانى خطط عمل عملية لتحقيق هذه الأهداف، وهو شيء أؤيده بشدة.

والتغلب على الجوع فى العالم يشكل مهمة كبيرة مرهقة لا يمكن تحمل عبئها بالنسبة لمعظم الناس. ويتعين علينا أن نجد سبلاً لجعل ذلك أمرا ممكن التحقيق تدريجيا.

سؤال: ما الذى يتعين حدوثه؟

شيران: أهم شيء فى محاربة الجوع هو كسر دورة الجوع التى تستمر عبر الأجيال منتقلة من جيل لآخر. وقد تم التوثيق فى عدة دول لكون النساء اللاتى يقاسين من الجوع يلدن أطفالا يعانون من سوء التغذية، وهو "جوع متوارث" يمكن أن يستمر لعدة أجيال. لذا فإن جزءا مما نحاول أن نفعله فى مجلس الغذاء العالمى هو مواجهة دورة حياة الجوع هذه فى منشئها. وإذا تمكنا من كسر دورة حياة الجوع، ستتوفر للمجتمعات فرصة لكسر دورة الفقر.

إن هذه الأشياء متداخلة تماما. فإذا عانى طفل من إعاقة فى نموه الجسدى الطبيعى بسبب سوء التغذية، فإن دماغه/دماغها سيعانى من عدم اكتمال النمو. تخيلوا مدلولات ذلك بالنسبة للتنمية الاقتصادية فى الدول التى تزيد فيها نسبة الإعاقة فى النمو الطبيعى الجسدى بين الأطفال على 50 بالمئة!

علينا أن نصل إلى الجوع فى منشئه – بين الأطفال الصغار والأمهات الحوامل – وأن نحاول فى المرحلة التالية جلب الأطفال إلى المدارس. ومن الأشياء التى تمعنت فى دراستها ما لإطعام الأحداث فى المدارس من تأثير قوي. وعندما يحصل الأطفال على وجبة واحدة على الأقل فى اليوم فى المدرسة، تأخذ أنواع كثيرة من الأمور الاجتماعية الجيدة فى الحدوث: يرتفع التسجيل فى المدارس، خاصة بين الإناث، ويتحسن الحضور والأداء الأكاديمى. كما ثبت أن للتعليم تأثيرا قوياً فى تقليص الإصابة بعدوى فيروس نقص المناعة المكتسبة.

هذه ليست أهدافا غير قابلة للتحقيق. إننى مفعمة بالأمل أيضا – لأن العلوم – علم البذور وعلم التربة وعلم تعبئة ونقل المواد الغذائية بطريقة مأمونة وفعالة – أصبحت تحمل فى طياتها إمكانية تمكن العالم من تلبية الاحتياجات الغذائية لكل مواطن فى العالم. وأعتقد أن هذه التحديات تنطوى على إمكانية القضاء على الجوع بطريقة تحقق رؤيا أشخاص مثل العالم نورمان بورلوغ وغيره ممن كانوا جزءا من الثورة الخضراء التى أنقذت ملايين كثيرة من الأرواح فى شتى أنحاء آسيا وفى غيرها من الأماكن. إننا نعرف أن ذلك ممكن الحدوث لأننا رأيناه يحدث.

سؤال: هل لديك شيء تضيفينه؟

شيران: أعتقد بأنه ينبغى على الأميركيين أن يكونوا فخورين بمساهماتهم عبر عدة عقود فى محاربة الجوع. ولا يقتصر الأمر على كون الحكومة الأميركية هى أكثر المتبرعين لبرنامج الغذاء العالمى سخاء، بل إنها تطعم نصف الجياع تقريبا الذين يمكن الوصول إليهم عن طريق المساعدات الخارجية كل عام، وتولى مكتب الغذاء من أجل السلام التابع للوكالة الأميركية للتنمية الدولية موقع القيادة بالفعل منذ أن أسسه [الرئيس الأميركى دوايت] آيزنهاور فى خمسينيات القرن الماضى ثم وسعه الرئيس جون كنيدى فى ستينيات القرن الماضى. والغذاء من أجل السلام هو الآن حجر الزاوية فى محاربة الجوع فى جميع أنحاء العالم.

الآراء المعبر عنها فى هذه المقابلة لا تعكس بالضرورة آراء أو سياسات الحكومة الأميركية.

INCLUDEPICTURE "http://usinfo.state.gov/journals/ites/0907/ijea/ejournal.jpg" * MERGEFORMATINET

الثورة الخضراء
نورمان بورلوغ

حصل نورمان بورلوغ، وهو من سكان ولاية أيوا، على شهادة الدكتوراه فى علم أمراض النباتات فى العام 1942. وأطلقت أبحاثه المتعلقة باستحداث أنواع جديدة من القمح وتحسين إدارة المحاصيل ما يعرف اليوم بالثورة الخضراء. ومنح جائزة نوبل للسلام فى العام 1970 وميدالية الكونغرس الذهبية فى العام 2006، كما مُنح أكثر من 50 درجة دكتوراه فخرية عن أعماله فى مجال مكافحة الجوع. وفيما يلى مقتطفات من المحاضرة التى ألقاها لدى تسلمه جائزة نوبل فى معهد نوبل فى أوسلو بالنرويج فى شهر كانون الأول/ديسمبر 1970.

استخدمت عبارة "الثورة الخضراء" فى الصحافة الشعبية لوصف الزيادة المدهشة فى إنتاج الحبوب- الغلال خلال السنوات الثلاث الأخيرة. ولعل استخدام عبارة "الثورة الخضراء"، كما هو مستعمل عادة، سابق لأوانه ومتفائل جدا أو واسع جدا فى مداه. وكثيرا ما يبدو أن العبارة تنقل انطباعا بوجود ثورة عامة فى ما يغله كل هكتار وفى مجمل إنتاج جميع الغلال فى مناطق شاسعة تشمل الكثير من الدول. كما أنها تدل ضمنا أحيانا على أن جميع المزارعين استفادوا بالقدر نفسه من التقدم الكبير الذى تحقق فى الإنتاج.

إن هذه المعانى المحملة للتعبير تبالغ فى تبسيط الحقائق وتشوهها فى الوقت نفسه. فالحبوب الوحيدة التى تأثرت بشكل ملحوظ حتى الوقت الحاضر هى القمح والأرز (أو الرز) والذرة. أما ما تغله حبوب مهمة أخرى كالسرغوم والدخن والشعير فلم يتأثر إلا بشكل طفيف؛ ولم تحدث أى زيادة ملحوظة فى غلة أو إنتاجية حبوب القطانى (كالفول والحمص والعدس) التى تعدّ أساسية فى النظام الغذائى الذى يعتمده مستهلكو الحبوب.

كما يجب التأكيد على أن الزيادة الكبيرة فى الإنتاج تحققت حتى الآن فى المناطق المروية. كما أن مزارعى الحبوب فى المناطق المروية لم يتبنوا جميعهم استخدام البذور الجديدة والتكنولوجيا الجديدة فلم يستفيدوا جميعاً منها. ومع ذلك، فإن عدد المزارعين، فى المزارع الصغيرة والكبيرة على حد سواء، الآخذين فى تبنى البذور الجديدة والتكنولوجيا الجديدة يتزايد باستمرار، وقد كانت الزيادة هائلة فى السنوات الثلاث الماضية. أما إنتاج الحبوب فى المناطق التى تعتمد على مياه الأمطار فما زال غير متأثر نسبياً بالثورة الخضراء، إلا أن هناك تغيراً وتقدماً لا يستهان بهما بدأ يتضحان حالياً فى عدة دول. ...

لقد حققت الثورة الخضراء نجاحا مؤقتا فى معركة الإنسان ضد الجوع والحرمان؛ ومنحت الإنسان متنفسا. ويمكن للثورة الخضراء، فى حال تطبيقها بشكل تام، أن توفر كمية كافية من الطعام لتغذية الناس خلال العقود الثلاثة القادمة ...

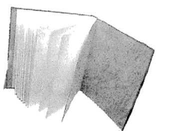
لقد أشار مالثوس إلى الخطر قبل قرن ونصف القرن. ولكنه أكد بشكل أساسى على الخطر الناجم عن ازدياد عدد سكان العالم بسرعة تفوق سرعة ازدياد الموارد الغذائية. ولم يكن بمقدوره فى عصره أن يتكهن بالزيادة الهائلة فى قدرة الإنسان على إنتاج الطعام. كما أنه ما كان بإمكانه توقع العواقب الجسدية والعقلية الهدامة الناجمة عن تركز البشر بكثافة كبيرة فى البيئة السامة كثيرة الضجيج فى المدن الضخمة جداً... هل يستطيع البشر تحمل الإجهاد والتوتر؟ إن الإجهاد والتوتر غير الطبيعيين يميلان إلى إبراز غرائز الإنسان الحيوانية ويدفعان الأفراد الأقل استقراراً نفسياً بين السكان إلى ارتكاب تصرفات لا عقلانية تمزق المجتمع.

يجب أن ندرك حقيقة أن وجود طعام كاف ما هو سوى أول الشروط الضرورية للحياة. ويتعين علينا لتحقيق حياة شريفة وإنسانية أن نوفر أيضاً فرصة للحصول على التعليم الجيد، والعمالة التى تدر مكافأة مالية جيدة، والسكن المريح، والملبس الجيد، والرعاية الطبية الفعالة الرؤوفة. وما لم نتمكن من تحقيق ذلك، فإن الأمراض البيئية قد تصبح أسرع من الجوع فى التأدية إلى انحطاط البشر. ومع ذلك فانا متفائل بالنسبة لمستقبل الجنس البشري.

ويمكن الاطلاع على النص الكامل للمحاضرة على الموقع الإلكتروني

http://nobelprize.org/nobel_prizes/peace/laureates/1970/borlaug-lecture.html





بقية المنشور فى الصفحة السابقة

سعيد الجهاني

تعددت الأسباب والجوع واحد

مــن المؤكد أن شبح الجوع الذى يهدد العالم لم يطل برأسه على البشرية لأول مرة ، فالمجاعات التى شهدتها الإنسانية عبر التاريخ لم تستثن قرنا أو عقدا إلا وقد حلت هنا أو هناك ، لترسم بآثارها المدمرة حروف المأساة على جدران الذاكرة التى لم يضاه وقع كلمة جوع عليها سواها من مفردات الكوارث البشرية والطبيعية كالحروب والزلازل والأوبئة ، وما إلى ذلك ولكن ومع أن الجوع هو المأساة التى يعلم الإنسان من أين تأتيه وإلى أين تذهب به ويعرف أيضا بأن أسبابه ليست الطبيعة دائما وفقط فالجوع أيضا له وجه اجتماعى لا يقل بشاعة عن نتائجه .

الغذاء الذى ظل دائما وأبدا هو نتاج العلاقة الحيوية بين الأرض والماء لم يؤد بالضرورة وفى كثير من الأحيان إلى درء الفقر ودفع الجوع عندما تأتى وفرته على خلفية علاقات اجتماعية تتجاذبها طبيعة الصراع بين قلة غنية وغالبية فقيرة ، ولم تشذ العلاقات بين دول العالم عن هذه القاعدة فالملايين الذين يقفون اليوم على أعتاب مجاعة لم يشهدها التاريخ من قبل هم ليسوا ضحية لسياسات اقتصادية انتهجتها دول غنية ومتقدمة تكنولوجيا ضد دولهم الفقيرة فحسب بل هم ضحية لعبث هذه الدول بقوانين الطبيعة وتوازنات البيئة ما أدى إلى مضاعفة وتعدد أسباب حدوث كارثة إنسانية هى الأولى من نوعها كونها محصلة لتضافر الجهود البشرية والعوامل الطبيعية لإنتاج أسبابها ، فالعالم ما كان ليصل إلى هذه الدرجة من الخطورة لولا إصرار الدول الصناعية الكبرى على عدم اتخاذ الإجراءات العملية الكفيلة بتخفيض نسبة الغازات السامة وعلى رأسها غاز ثانى أكسيد الكربون المنبعثة بكميات كبيرة من مداخن مصانعها والتى أدت إلى تولد ظاهرة الاحتباس الحرارى وما أنتجته من تغيرات مناخية سلبية تسببت بدورها فى انخفاض حجم المحاصيل الزراعية ناهيك عن عما جرته من ويلات بيئية وطبيعية أخرى كالزلازل والفيضانات والأعاصير، وإمعانا من هذه الدول وفى مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية فى تبنى السياسات الاقتصادية التى تضع العالم على شفا حفرة من التهلكة فلقد اتجهت إلى استخدام الغذاء كوسيلة بديلة لتوفير الطاقة وهو ما يعرف بالوقود الحيوي أو المحروقات الزراعية ويعد هذا الأسلوب المستحدث هو أحد الأسباب الرئيسية المؤدية إلى موجة الارتفاع الشديد فى أسعار المواد الغذائية التى شهدها العالم فى السنوات الأخيرة حيث يعد وقود الإيثانول الذى يتم استخراجه من الحبوب وقصب السكر هو البديل عن مادة البنزين وتحتل الولايات المتحدة المرتبة الأولى فى إنتاجه وتليها دول الاتحاد الأوروبى التى يزداد فيها انتشار هذا النوع من الصناعة باطراد وكذلك البرازيل التى تستخدم ما يعادل النصف من قصب السكر فى إنتاج هذا الوقود باعتبارها إحدى أكبر الدول المنتجة له ومن المعلوم أن منتجى الإيثانول كانت قد استخدمت أربعة مليارات مكيال من الحبوب أى ثلث المحصول الأمريكي من الذرة خلال العام 2007 مسيحى من أجل إنتاج الوقود اللازم لتغطية حاجتها من الاستهلاك للعام الجارى والقادم مما أدى إلى ارتفاع أسعار الذرة بشدة خلال العامين الماضيين لتصل إلى ستة دولارات للمكيال الواحد مقارنة ب 2.5 دولار للمكيال الواحد فى يوليو ناصر 2006 مسيحي كما يعتبر البيوديزل ثانى أهم وقود حيوى بعد الإيثانول ويتم إنتاجه من الزيوت النباتية كزيت الصويا أو اللفت أو النخيل وتعتبر ألمانيا وفرنسا من أكبر الدول فى العالم إنتاجا لهذا الوقود وذلك باستخدام زيت اللفت وتليها فى المرتبة الولايات المتحدة الأمريكية التى تستخرجه من زيت الصويا ومع كل ذلك تنفى إدارة الرئيس الأمريكى جورج بوش أن يكون للوقود الحيوى أى علاقة بارتفاع أسعار الغذاء فى العالم وذلك فى محاولة يائسة منها للتغطية على دورها الذى يتقدم الدول الصناعية فى العالم ولقد تضافر استخدام الوقود الحيوى مع العديد من العوامل الأخرى التى أدت مجتمعة إلى ارتفاع أسعار الغذاء فى العالم ومن بين هذه الأساليب التى لا يمكن تصنيفها سوى من ضمن الانتهاكات الصارخة لحق الإنسان فى الغذاء هو ما يحدث فى أوروبا من إعدام لملايين الأطنان من الفاكهة التى تزيد عن حاجة الاستهلاك المحلى لها حتى لا تؤدى الزيادة فى الكميات المصدرة منها إلى انخفاض أسعارها كل هذه الأساليب والنتائج تدل على أن الأزمة ذات منشأ أخلاقى فسعت بعض الدول والشركات العابرة للقارات إلى تحقيق الأرباح الطائلة والحفاظ على المستوى المرتفع للأسعار هو الدافع المادى والغير إنسانى الذى يقف وراء ما يعيشه العالم من أزمات وهذه الجهات لا تقيم أى وزن سوى لما تدره عليها هذه الأساليب الرخيصة من أموال ولا تأبه لما قد يترتب على سياساتها من أضرار خطيرة تهدد مستقبل حياة الملايين من البشر فلو توفرت النوايا الحسنة لدى دول العالم الغنية لكان فى الإمكان تلافى هذه الأزمة منذ وقت طويل ولما كان العالم بحاجة إلى عقد المؤتمرات الدولية التى لم ولن تسفر عن أى نتائج سوى الوعود الزائفة عن التقليل من عدد الجوعى فى العالم فى حين أن المقدرة المادية على القضاء على هذه الظاهرة متوفرة ولكن غياب النية الحقيقة هو ما يقف حائلا دون تجاوزها فمادام المجتمع الدولى لا يضع هذا التحدى العالمى الذى يواجه الحياة البشرية كما لم يحدث فى أى وقت مضى على سلم أولوياته وذلك بسبب انصراف دوله الصناعية الكبرى إلى رصد الأموال الطائلة لتخطيط الحروب وشنها على الشعوب بحجة مكافحة وهم الإرهاب الذى تصنعه وتديره وتنشره الولايات المتحدة الأمريكية فلن يبقى العالم على هذه الحالة المأساوية التى يعيشها مئات الملايين من البشر فحسب بل سيمضى إلى المزيد من التدهور وستتضاعف مخاطر الجوع خلال السنوات القريبة القادمة التى ستشهد زيادة كبيرة فى عدد السكان وعلى الدول الفقيرة أن لا تنتظر أن يأتى الحل عبر هذه الآليات الدولية العقيمة بل تتجه إلى اعتماد مقاربات جديدة لإحياء وتعزيز قطاع الزراعة فى مجتمعاتها بالكيفية التى تؤدى إلى تحقيق حالة من الاكتفاء الذاتى من المواد الزراعية والغذائية التى تكون أسعارها فى متناول المستهلك وتشجع فى ذات الوقت منتجيها من الفلاحين على الاستمرار فى العمل بمزارعهم وهذا الأمر وإن بدا صعبا فهو ليس ببعيد المنال عندما يتم انتهاج السياسات الناجعة والعملية لتحقيقه أما إذا أرادت دول العالم الثالث أن تخرج من هذه الأزمة وغيرها من الأزمات موفورة الكرامة فذلك لا يتأتى إلا من خلال التشكل فى فضاءات اقتصادية قادرة على مواجهة التحديات الكبرى فقارة أفريقيا على سبيل المثال هى إحد أكثر القارات تضررت فى العالم ولا سبيل لخلاص شعوبها من براثن الجوع إلا بتسريع خطاها نحو إعلان وحدتها وبناء آلياتها وأجهزتها القارية الاقتصادية التى تعمل لتطويق هذه الأزمة وتخرج بها من الحالة التاريخية التى أريد لها أن تكون مصيرها الأبدي فما مصلحة أثيوبيا على سبيل المثال فى أن تشن حرباً على شقيقتها الصومال بالوكالة عن الولايات المتحدة الأمريكية فى حين أنها والصومال من أكثر الدول الأفريقية المهددة بالجوع فى العالم و شعوبها فى أمس الحاجة إلى هذه الأموال التى تهدر على الحروب والاقتتال بين الأخوة ولن يكون هناك رابح فى هذه الحرب إلا الأجنبى الذى أشعل نارها لتحقيق مآربه الإستعمارية ولعل فى مؤتمر روما وما سبقه من مؤتمرات لمكافحة ظاهرة الجوع فى العالم الدليل على أن الحلول لأزمة الجوع يجب أن تكون ذاتية ولن يصنعها أبدا من صنع الأزمة .

أخبار ومحطات

شركات مشتركة مصرية ليبية

أجتمع على بن عبد العزيز رئيس الشركة القابضة للسياحة والفنادق المصرية بأحمد قذاف الدم المنسق للعلاقات المصرية الليبية وإبراهيم الزليطى رئيس شركة ليبيا للإستثمار حيث تم الأتفاق على إنشاء 3 شركات مشتركة بين مصر وليبيا تعمل على تنمية أراض مملوكة للشركة القابضة للسياحة والسينما التابعة لوزارة الإستثمار فى مناطق البحر الأحمر والإسكندرية والجيزة، وذلك من خلال نظام حق الإنتفاع، وتقدر تكلفة المشروعات التى ستقوم بتنفيذها هذه الشركات بحوالى 2 مليار جنيه.

المشروعات التنموية ببورسعيد

صرح مصطفى عبد اللطيف محافظ بورسعيد بأن جملة عائد المشروعات التنموية المختلفة بالمحافظة تقدر طبقاً للدراسات الإقتصادية التى أعدتها بيوت الخبرة العالمية لهذه المشروعات – بمبلغ 600 مليون جنيه، وأنه تقرر إقامة أول منتجع سياحى للألعاب المائية بمنطقة غرب بورسعيد بإستثمارات كويتية تصل إلى 200 مليون جنيه.

أحدث متحف بحرى

أقيمت ندوة بمركز الإسكندرية للإبداع تحت عنوان "الآثار الغارقة" صرح فيها الأثرى أحمد عبد الفتاح مدير عام المتحف الرومانى بأنه جارى دراسة إقامة أحدث متحف بحرى بالإسكندرية يضم الآثار الغارقة من مختلف العصور التى تم إنتشالها من أمام سواحل الإسكندرية وعلى رأسها بوابة فنار الإسكندرية القديم، ومن المتوقع أن يتكون المتحف من جزئين أحدهما فوق المياه والآخر تحت المياه.

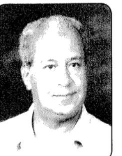
التعامل مع خريطة البترول

عقد بالإسكندرية مؤتمر "البترول بين الواقع والأمل" حيث صرح المهندس سامح فهمى وزير البترول بأن قطاع البترول وضع إستراتيجية واقعية وقابلة للتنفيذ للتعامل مع خريطة البترول والغاز العالمية لسنوات عديدة قادمة، وأكد اللواء عادل لبيب محافظ الإسكندرية على أن الإسكندرية أصبحت تمثل أكبر القلاع البترولية، وذلك لاستيعابها أكثر من 40% من الصناعات البترولية والبتروكيماوية بجانب المساهمة فى خدمة الإقتصاد القومى وتوفر فرص عمل للشباب.

عائدات سياحية ضخمة

أعدت رابطة السفر فى آسيا والمحيط الهادى (PATA) دراسة إقتصادية أكدت أن السفر والسياحة سيجلبان إيرادات تصل إلى 4.6 تريليون دولار سنوياً إلى منطقة آسيا والمحيط الهادى قبل عام 2010 ، وذلك على الرغم من التهديدات الناجمة عن حالة الركود الإقتصادى الأمريكى الراهنة، وأكدت الدراسة على أن الخصائص السياحية والإقتصادية القومية التى تتمتع بها دول هذه المنطقة ستكون كفيلة بتحقيق عائدات سياحية ضخمة خلال السنوات المقبلة حتى لو استمرت حالة الركود لفترات طويلة.

صحيح العبارة
فى مسألة غرق العبارة



بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات

بصورة أكثر إحتراماً للمستقبل وإنفتاحاً عليه هل تم إستخلاص الدروس الهامة من غرق العبارة السلام 98 ومتداعياته السلبية ؟
ما الذى دهانا حتى أصبحنا نستسيغ باستخفاف منعدم السوابق الاعتداء على اللغة بمصطلحاتها وحقائق معانيها المقررة التى لا تحتمل العبث بقواعدها البديهية الثابتة. فاللغة أداة تواصل ووسائط أيضاح وفهم ووسيلة حفاظ على المفاهيم والمعانى والدلالات التى بدونها تتحول علاقات وضوابط الحضارة برمتها إلى فوضى تضرب بأطنابها فى المجالات العلمية والإقتصادية والثقافية ؟

لماذا إذن إزاء تطبيقات المصطلحات العلمية والعملية فى مجال الأعمال والأنشطة والمهام البحرية نصر على التخلى عن أسس ضبط هذه المصطلحات وتدقيق مفاهيمها منعا للخلط الذريع ما بين مبناها ومعناها واستخدامها دون أن نتوخى طبيعة العلاقة ما بين مضمون الرسالة والمرسل والمستقبل ففيما نجد هذا الحرص الذى لا معدى عنه فى اللغات الأجنبية التى يلتزم أهلها بالضبط والأحكام حتى لا يتغول سوء الفهم على سلامة المنطق الحصيف ؟ أقول ذلك بصفتى صاحب إختصاص وإهتمام وطالب علم بعد أن أوشك فهمى للأمور أن يطير شعاعا وأنا أتابع برامج كثيرة أذيعت فى الفضائيات على إثر صدور الحكم فى قضية غرق العبارة السلام 98 فى الأسبوع الأخير من شهر يوليو 2008. ومن المؤسف أن دكاترة فى القانون وصحافيين ومقدمى برامج وعدد من العاملين فى حقل النقل البحرى راحوا يرددون الأخطاء دون أدنى تحرى لما يقدمونه للرأى العام من معلومات وتعابير ومصطلحات آخذين هذه المصطلحات عن بعض الأشخاص من غير ذوى الاختصاص فى مجال النقل البحرى وكأنها مسلمات ثابتة الحجية والموثوقية دون استشارة قواميس ومراجع اللغة العربية واللغات الأجنبية وكان ذلك عبء بغيض تتورع عنه كثرة منهم لأنه لا لزوم له على أساس (إنا وجدنا أبانا كذلك يفعلون) وهى خاصية يتبرأ منها العلم ولا تعترف بها ذائقة الفهم الصحيح فضلا على مراعاة ما نتحدث عنه ومن نتحدث إليهم .

جلست أتابع هذه البرامج الحوارية التى استغرقت ساعات طوالا من وقتى وجهدى الفكرى ولم ينقع غلة تساؤلى أن أجد أحدا يسمى أدوات النجاة الموجودة على العبارة بأسمائها العلمية واللغوية الصحيحة، وذكر لفظ / مصطلح (الرماثات) مئات المرات فى تحد سافر لما يرمى إليه .. دعونا نبدأ الطريق من أوله بتصويبات لمن أراد أن يتعلم أو يتذكر أو يكلف نفسه عناء المعرفة التى بتنا على خصومة شديدة معها:

أولا- كلمة رمث (بفتح الراء والميم) فى قواميس اللغة العربية تعنى (الطوف) وهو قطع من الخشب تشد إلى بعضها فى تضام ويركب فى البحر للنجاة أو للعبور من شاطئ إلى شاطئ وهو ليس ذاتى الدفع وإنما يدفع بمجاديف أو نحوها واسمه باللغة الإنجليزية (Raft) وبالفرنسية (Train de bois) .

ثانيا- وجمع الرمث (أرماث ورماث) (Rafts)أو (Wood Rafts of) .

ثالثا- والرمّاث (بفتح الراء والفتحة المشددة على الميم) (Raftsmanأو Rafter) هو صانع الأرماث أو الناقل بالرمث والرماثة (Rafts woman) هى مؤنث صانع الأرماث ومن هنا أسم الرماثات يعنى صانعات الأرماث أو الناقلات بالأرماث. والإعتقاد الجازم هو انه لا توجد سفينة ركاب أو نحوها عليها رماثات وفق التصحيح الذى أشرنا إليه على الإطلاق منذ بدء الخليقة وإلى يوم القيامة.

رابعا- فى هذه الحال فان أدوات /معدات النجاة التى ينبغى أن تتوافر على السفن هى على النحو التالى:

1. حزام النجاة / حزام الأمان. Life – belt
2. قارب النجاة من الغرق. Life – boat
3. عوامة تطرح من السفينة لشخص مشرف على الغرق. Life – buoy
4. صدار النجاة (ثوب من فلين للوقاية من الغرق). Life – jacket
Life vest Life preserver
5. قارب إنقاذ. Rescue – craft
6. قارب إنقاذ مسطح. raft –Life

(وتبدأ سلسلة لوجستيات الإنقاذ Rescue logistics من وقت إكتشاف العطب / العوار فى السفينة وإرسال نداء الإستغاثة SOS ثم ما يليها من إجراءات).

خامسا- أن الترجمة المعيبة من اللغات الأجنبية إلى اللغة العربية أحيانا ما يلحق بها العوار لقلة حصيلتنا ومعرفتنا بلغتنا العربية التى زحفت إليها العجمة وقلة الاكتراث لأننا لم نعد نعبأ بها وكأنها صارت لغة متحفية بينما اللغة العربية فى واقع الأمر تعد لغة ثرية ثراء حضاريا كبيرا لأنها لغة (اشتقاقية) فيما كثير من اللغات الأوربية المعاصرة لغات (تركيبية) ومهما يكن من أمر فان الزعم بصعوبة اللغة العربية هو عذر يكشف مدى ضعف وافتقار من يزعمون ذلك إلى الفهم الصحيح لها.

سادسا – وبوسع الإنسان أن يشير إلى أخطاء فنية كثيرة يصر مستخدموها على التمسك بها عنادا أو مكابرة من مثل.

* أن السفن تعبر قناة السويس (Cross) وصحتها تمر (Transit).
* التوكيل الملاحى وصحتها الوكالة الملاحية فإذا ما صوبت للمخطئين اعتبروا ذلك اعتداء على عصمتهم العلمية.
* أن هناك قضية بحرية تنازع فيها المدعى والمدعى عليه فى شأن تفسير مصطلح (Settlement) الأول يصر على أنها تفيد السداد بينما ألح الثانى على أنها تفيد التسوية الحسابية وقبل القاضى البريطانى الحاذق بعد تدقيق المعنى الثانى لصحته.
* فى المجال السياسى فإن واقعة الخلاف المفاهيمى حول مصطلح (Settlement) يؤدى إلى اختلاف فى المعنى فهو يعنى تسوية كما يعنى مستوطنة أو مستعمرة وانضباط الصياغة والسياق هو غالبا الذى يرفع الالتباس ويحدد المراد.

اللغة عادة مثل شجرة يانعة كثيرة الأغصان فى نموها تسقط أوراقا وتنبت أوراقا لكن جوهر تراثها الفقهى وسلامة بنائها المعنوى والدلالى هما اللذان يحفظان لها القدرة على الوفاء بمتطلبات التطور المتوازن والمأمون، وهنا تسقط حجية أن خطئا شائعا خير من صواب مهجور سقوطا نهائيا غير مأسوف عليه. وكلنا طلاب علم فلماذا لا تكون غايتنا هى الحقيقة فى تواضع العلماء الأجلاء.

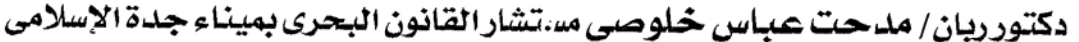
الخلاصة: بالمناسبة وفق التعريفات القانونية فإن هناك أنواعا من الإهمال أو التقصير **الأول** هو الإهمال الجنائى (Criminal negligence) أى إهمال الانتباه أو التحوط إهمالا لا يخفى على الشخص المعتاد أنه يعرض حياة الغير لخطر جسيم وهذا من شأنه إذا رافق فعل القتل أن يجعله فى مرتبة القتل الخطأ (Manslaughter).

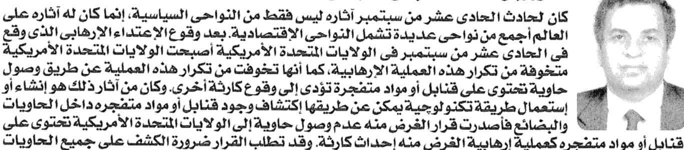
والثانى هو الإهمال الجسيم (Gross negligence) (أى القعود عما يقتضى الواجب بذله من عناية وعدم المبالاة بحقوق الغير أو سلامته إلى حد يبعث على الاعتقاد بأنه تقصير مفتعل).

والثالث إهمال خطر أو متهور (Hazardous negligenc) وهو سلوك مجرد عن التحوط والمبالاة يعرض صاحبه أو الغير إلى تهلكة.

s_moawad@hotmail.com

أثر القرار 9/11 Commission act 2007 على الموانى وسلسلة الإمداد


دكتور ربان / مدحت عباس خلوصى مستشار القانون البحرى بميناء جدة الإسلامى


كان لحادث الحادى عشر من سبتمبر آثاره ليس فقط من النواحى السياسية، إنما كان له آثاره على العالم أجمع من نواحى عديدة تشمل النواحى الإقتصادية. بعد وقوع الإعتداء الإرهابى الذى وقع فى الحادى عشر من سبتمبر فى الولايات المتحدة الأمريكية أصبحت الولايات المتحدة الأمريكية متخوفة من تكرار هذه العملية الإرهابية، كما أنها تخوفت من تكرار هذه العملية عن طريق وصول حاوية تحتوى على قنابل أو مواد متفجرة تؤدى إلى وقوع كارثة أخرى. وكان من آثار ذلك هو إنشاء أو إستعمال طريقة تكنولوجية يمكن عن طريقها إكتشاف وجود قنابل أو مواد متفجره داخل الحاويات والبضائع فأصدرت قرار الغرض منه عدم وصول حاوية إلى الولايات المتحدة الأمريكية تحتوى على قنابل أو مواد متفجره كعملية إرهابية الغرض منه إحداث كارثة. وقد تطلب القرار ضرورة الكشف على جميع الحاويات التى ترد إلى الولايات المتحدة الأمريكية بالتصوير الإشعاعى الذى يبين محتويات الحاوية 100%.

هذا القرار تم توقيعه بواسطة الرئيس بوش فى 3 أغسطس 2007 ويعرف بالقرار 9/11 Commission act 2007 وقد تقرر فى هذا القانون أنه إعتباراً من أول يوليو 2012 يتعين أن يتم الكشف والفحص على جميع الحاويات التى ستصدر إلى الولايات المتحدة وذلك فى ميناء التصدير بالتصوير الإشعاعى 100% قبل شحنها من ميناء الشحن. فى هذا المقال سأعرض لآثار هذا القرار وردود الفعل حوله.

ردود فعل القرار على الموانى الأوروبية:

لم يلاقى هذا القرار الترحيب من European Commission (EC) وكانت وجهة نظرهم أن طلب وتدابير الفحص الإشعاعى 100% يشكل صعوبات كثيرة. وقد أيد وجهة النظر هذه منظمة الموانى الأوروبية European sea port Organization بالإشتراك مع المنظمة الأوروبية للتجارة البحرية The European maritime trade Organization وقد شمل عدم الترحيب بالقرار ملاك السفن والشاحنين ووكلاء البضائع.

كان لسلطات الموانى الأوروبية هى الأخرى رأيها حول هذا الموضوع حيث كانت وجهة نظرهم أن الأمن مما لاشك فيه موضوع ذو أهمية كبيرة وهو الشغل الشاغل يوماً بعد يوم، وأن أوروبا كانت لها الريادة بالنسبة لموضوع أمن الموانى والسعى نحو تحقيق افضل أمن للموانى وكانت نتائج مساعيها هو إنشاء المنظمة البحرية الدولية لقواعد الأمن فى الموانى ISPS ووجهة نظرهم أن تدابير الأمن تعتمد على تقييم المخاطر وأنه لابد وأن يكون هناك توازن بين التدابير التى تتخذ وتقييم المخاطر. وأن قواعد الأمن فى الموانى ISPS تطبق على منطقة الميناء كلها وليست فقط على الأرصفة ومحطات الميناء . وأن سلطات الموانى الأوروبية عليها التأكد من أن منطقة الميناء التى هى داخل اختصاصها قد تم تغطيتها تماماً بخطة أمنيه وتقييم أمنى مناسب ويتعين على ضباط أمن الميناء مراقبة الخطة والأشراف على تنفيذها.

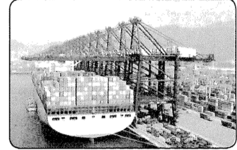
أثر تطبيق القرار

سبق أن ذكرنا أن التدابير الأمنية التى تتخذ يجب أن تتوازن مع تقييم المخاطر. أما متطلبات القرار بالكشف على جميع الحاويات المصدرة إلى الولايات المتحدة فهى مهدد ومخل بهذا التوازن وأن تطبيق هذا القرار على جميع الموانى المصدرة للبضائع إلى الولايات المتحدة الأمريكية سيؤثر على الإستثمار كما يؤدى إلى إزدحام الموانى والبيروقراطية. الكثير من الأسئلة تعلو عن أثار تطبيق هذا القرار الذى سيطبق إعتباراً من يوليو 2012. أسئلة عن تأثير معدات الكشف على البضائع، أثر هذه الإجراءات على عمليات وتشغيل الميناء، أثره على السلسلة اللوجستية وسلسلة الإمداد، هذا بالإضافة إلى أسئلة قانونية كثيرة تشمل مسئولية الأشخاص الذين يقع عليهم عبء الكشف والتحقق من سلامة الحاوية وعدم احتوائها على مواد مفرقعة أو مشعة ومسائل قانونية كثيرة

ومقابل هذه الصعوبات نجد أن هذه الإجراءات الأمنية محدودة.

الصعوبات التى ستواجه الموانى

1 - محدودية الأجهزة المستعملة



يجب أن تكون الأجهزة المستعملة فى الإمكان الإعتماد عليها ولكن التكنولوچيا الحالية فى الأجهزة المستعملة فى الكشف على الحاويات تسمح فقط بتصوير عدد محدود يومياً، أى أن سعة أجهزة الكشف لن تستطيع أن تستوعب عمليات الكشف المطلوب أدائها يومياً. كما أن أجهزة إكتشاف الإشعاعات تعطى قراءات تخص فقط الإشعاعات الطبيعية التى تحتوى عليها المادة (مثل الجرانيت) وهذه القراءات غير كافية لإعطاء الصورة كاملة إذ الأمر يحتاج بعد ذلك إلى عمليات تجرى يدوياً . وهذا يعنى إستهلاك للوقت مع الحاجة إلى قوى عاملة لأداء هذه العمليات اليدوية.

ونريد أن نلفت النظر إلى أن المواد المشعة قد صنفت فى قواعد (IMDG) القواعد الدولية للبضائع الخطرة Class 7 ومن أجل تجنب إثارها الضارة على العنصر البشرى تنقل عادة فى حاويات خاصة معزولة صممت خصيصاً لمنع تسرب الإشعاعات منها. هذه الحماية من ناحية أخرى تخدم مباشرة إخفاء القنابل التى لن يكتشفها النظام. مما سبق يتضح لنا محدودية أجهزة الكشف المستعملة.

2 - التمييز فى المعاملة:

إعترضت المنظمة الأوروبية للموانى ESPO على هذا القرار موضحة أن هذا القرار يميز فى المعاملة بين البضائع التى ستنقل بحراً، حيث أنه غير مطلوب من مصدرى الحاويات من موانى الولايات المتحدة الأمريكية الكشف على حاوياتهم التى يصدرونها إلى الخارج بينما نجد أن جميع المصدرين من جميع الموانى العالمية إلى موانى الولايات المتحدة الأمريكية مطلوب منهم الكشف الإشعاعى 100% على حاوياتهم المصدرة إلى موانى الولايات المتحدة الأمريكية . هذا التميز فى المعاملة من شأنه التسهيل على المصدرين من الولايات المتحدة الأمريكية بينما يضع الأعباء على المصدرين إلى الأخير. كذلك إيجاد بيروقراطية إدارية فى الموانى المصدرة للحاويات إلى موانيه بينما لا تتواجد هذه البيروقراطية الإدارية فى موانيه.

3 - الحاجة إلى أماكن تخزين إضافية:

لما كانت عملية الكشف الإشعاعى على البضائع المصدرة تستغرق بعض الوقت كما وضحنا عالية لذلك على المصدرين لحاويات إلى الولايات المتحدة الأمريكية تسليم حاوياتهم إلى مشغلى الميناء مبكراً عن الوقت اللازم بالنسبة للمصدرين إلى دول أخرى خلاف الولايات المتحدة الأمريكية وذلك من أجل إجراء عملية التصوير الإشعاعى 100%. وبعد إجراء هذه العملية تحتاج الحاويات إلى التخزين الآمن حتى يتم الإفراج عنها بواسطة السلطات لذلك على الموانى توفير هذه الساحات لتخزين الحاويات كما أنه يجب أن يراعى الفصل بين هذه الحاويات التى تم الكشف عليها والحاويات الأخرى، لذلك يتضح أن على الموانى إيجاد هذه الساحات الإضافية للتخزين .المشكلة أن الموانى تعانى الآن من ضيق مساحتها بسبب كبر حجم التجارة التى تنقل بحرا، لذلك يؤدى توفير ساحات تخزين إضافية إلى إزدحام الموانى.

4 - الحاجة إلى قوى عاملة إضافية

من شأن تطبيق هذا القرار أن يصبح على الموانى التى تصدر حاويات إلى الولايات المتحدة الأمريكية أن تزود موانيها بقوى عاملة إضافية ليس فقط القوى العاملة المطلوبة لمشغلى الميناء التى ستؤدى الأعمال المطلوبة من الميناء وإنما أيضاً القوى العاملة المطلوبة من السلطات التى ستتولى عملية الكشف والفحص الإشعاعى 100% كما أن هذه الطائفة من القوى العاملة فى حاجة إلى التدريب على أعمال الكشف والرقابة على الحاويات.

5 - الأعباء المالية

تطبيق هذا القرار سيحمل الموانى التى تصدر حاويات إلى الولايات المتحدة الأمريكية أعباء مالية لا تقتصر فقط على تكاليف أجهزة الكشف الإشعاعى 100%، وإنما تشمل بالإضافة إلى ذلك تكاليف تجهيز للساحات المطلوبة لتخزين هذه الحاويات، وتكاليف القوى العاملة الإضافية التى ستعمل على تطبيق القرار. ولاشك أن هذه الأعباء المالية ستنعكس على الشاحنين ووكلاء

تابع أثر القرار 9/11 Commission act 2007 على الموانى وسلسلة الإمداد

البضائع . كما سيؤثر على التجارة إلى الولايات المتحدة الأمريكية.

أثر القرار على سلسلة الإمداد

من العرض السابق يتضح لنا أثر هذا القرار على سلسلة الإمداد، فالتدابير التى ستتخذها السلطات فى مواجهة الحاويات المصدرة إلى الولايات المتحدة الأمريكية تؤدى إلى تأخير البضائع حيث أن عملية الكشف الإشعاعى 100% تستغرق وقتاً طويلاً يعرض البضائع للتأخير . كما أن تخصيص مساحات لتخزين هذه البضائع إضافة إلى ما تعانيه الموانى أصلاً من حاجة إلى التوسعة سيؤدى إلى أزدحام الميناء كما قد يؤدى إلى نشأة عنق زجاجة يعيق إنسيابية البضائع داخل الميناء.

المشاكل القانونية للقرار

هناك مشاكل قانونية كثيرة ستنشأ عن تطبيق هذا القرار وهذه لابد من إلقاء الضوء عليها وقد أعلنت عنها منظمة الموانى الأوروبية ESPO وهى سلسلة المسئوليات القانونية، مسئولية صانع هذه الأجهزة التى ستستعمل فى الكشف وعيوب التصنيع التى ستؤدى إلى عدم الكشف عن الأخطار التى تحتويها الحاويات. كذلك المسئولية القانونية التى تقع على مشغلى الأجهزة والقائمين على صيانتها. ومن الذى سيصدر الشهادة للحاوية تفيد أنها قد تم فحصها والكشف عليها وأنه تم الموافقة على أنها آمنة ومصرح لها بالشحن على السفينة وما هى المسئوليات القانونية التى تقع على هذه الطائفة من القوى العاملة فى حالة وقوع حادث فى الولايات المتحدة الأمريكية.

ما هو الوضع بالنسبة للبضائع العابرة؟

أجهزة الفحص الإشعاعى تتواجد فى الميناء وعلى أرضية الميناء فما هو الوضع بالنسبة لبضاعة ستعبر مباشرة من سفينة إلى سفينة أخرى وقاصدة الولايات المتحدة الأمريكية . كما أنه ما هو الوضع بالنسبة للبضائع غير المصدرة إلى الولايات المتحدة الأمريكية ولكن ستعبر أحد موانى الولايات المتحدة الأمريكية لتنقل على سفينة إلى ميناء خلاف موانى الولايات المتحدة الأمريكية. لم يحدد القرار السابق الوضع فى المثالين السابقين على الرغم من أن الحاويات أما ستمر على الولايات المتحدة الأمريكية أو ستعبر ميناء أخر للوصول إلى مقصدها فى الولايات المتحدة الأمريكية.

وضح لنا العرض السابق ردود فعل الموانى الأوروبية تجاه هذا القرار ومما لاشك فيه أنها نفس ردود فعل جميع الموانى العالمية التى تصدر حاويات إلى الولايات المتحدة الأمريكية لأن آثار هذا القرار ستؤدى إلى نفس النتائج السابق عرضها.

ألقاب المرأة فى العصر الفرعونى

الجزء الثانى والأخير



بقلم/ هشام السيد أحمدانى - باحث فى التاريخ والآثار

تحدثنا فى العدد السابق عن ألقاب أطلقت على المرأة فى العصر الفرعونى سواء على مستوى الأسرة أو على مستوى الدولة فقد تحدثنا عن ألقاب الزوجة وضربنا لها الأمثلة وتحدثنا عن وظائف وألقاب النادبة والراقصة والمرضعة والملكة واليوم نكمل حديثنا السابق.

- فنجد وظيفة الكاتبة : وأن كانت نادرة حدوث فى العصر الفرعونى لأن وظيفة الكاتب كانت حكراً على الرجال ألا أن التاريخ الفرعونى يحفظ لنا نموذجاً مهما فى هذا الصدد فقد شغلت "شمست عات" لقب أو وظيفة الكاتبة أو "سش سمحت" فى العصر الصاوى "الأسرة 26".

- وهناك وظيفة المطربه أو المغنية " شمعيت" ويرى معظم المؤرخين أن هذا اللقب أطلق على راقصات المعابد فقد كن يقمن بترتيل أناشيد الصلوات فى معابد الآلهة الفرعونية كآمون وخنوم ، وموت، باستت " معبودة بوباسطه - بوباستس - بجوار الزقازيق حالياً"

- والرأى الشخصى عندى - كباحث - أن هذا اللقب كان يطلق على راقصات المعابد والراقصات بوجه عام خصوصاً فى عصر الدولة الوسطى.

- ومن أشهر من أطلق عليهن هذا اللقب السيدة "يوى ان امون حرساسن/نو" " بمعنى مغنية أمون من الدرجة أو المجموعة الدينية "الكهنوتية" الثانية" والسيدة (رى) زوجة الكاهن أمنحتب فى زمن الفرعون العظيم "تحتمس الثالث" بل السيدة (رع يا) زوجة الكاتب "تاى" .

- فى عهد الملك مرنبتاح بن رعمسيس الثانى ومن ألقاب ووظائف المرأة "خنيت" أو العازفة ويرى البعض أنه "أى اللقب" ظهر فى عهد الدولة الوسطى والراجح عندى أنه كان معروفاً فى الدولة القديمة ولكن بلقب أخر "خنوت" فهناك السيدة "حتى" زوجة "ببى عنخ" أحد كهنة الآلهة حتحور وكان اللقب كاملا هو "خنوت - نت - حاتحور" "أى عازفة - حتحور" وذلك فى منتصف الأسرة السادسة الفرعونية والمنتمية لمصر القديمة أو الدول الفرعونية القديمة .



- وهناك لقب "سيدة كل السيدات" أى "حنوت حموت نبوت" وهو لقب نادر وأشهر من تلقبت به الملكة "نفرت" زوجة الملك سونوسرت الثانى والملكة نفرتيتى زوجة "إخناتون" وقد قل هذا اللقب تدريجيا فى باقى عهد الدولة الحديثة والعصر الفرعونى المتأخر.

- وهناك لقب الجذابة أو صاحبة الجاذبية "نبت يامت وكان اللقب فى متناول سيدات الطبقة العليا - لكن الأقل من الطبقة المالكة فى عهد الدولة الوسطى ثم أصبح شائعاً عند سيدات الملك ومن ذلك الملكة نفرتارى زوجة الملك رعمسيس الثانى والملكة سات رع زوجة الملك رعمسيس الأول.

- وكذلك نجد لقب "حمت حكا" أو زوجة الحاكم وأشهر من تلقبت به السيدة "سات أب زوجة الحاكم خنوم حتب حاكم المقاطعة أو الإقليم السادس عشر. بمصر العليا فى عهد الدولة الوسطى "حكم الملك امنمحات الأول" .

- وكذلك لقب "المحترمة أو الموقرة عند زوجها " أو "إماحت /خرهى /اس" وظهر هذا اللقب فى الدولة القديمة مثل السيدة "نفرت" إحدى كاهنات حتحور.

- وهناك لقب المنقذة"نجتت" وكان هذا اللقب حكراً على الملكة "حتشبسوت" وقد تلقبت كذلك أمون أو "غنمت أمون" وهناك لقب اخت الآله أو "سنت نثر" ومن أشهر من تلقبت بذلك اللقب إيزيس زوجة اوزيريس وأخته وكذلك نفتيس.

- وكذلك يوجد لقب حلوه الوجه "نفرت حر" وأشهر من أطلق عليهن هذا اللقب الملكة أحمس نفرتارى زوجة الملك أحمس "الأول" بن سقنن رع وكذلك الملكة نفرتيتى والملكة نفرتارى زوجة رعمسيس الثانى.

- وأيضا يوجد لدينا القاب كثيرة مثل سيدة المرح "نبت - رشوت" وأطلق ذلك على الملكة "تى" زوجة امنحتب الثالث والد اخناتون ولقب رفيقه الملك "غنمت نسو" ولكن المقال على ضيق مساحته لا يسمح بالكثير من الألقاب ويشفى غلتى أننى قد عرضت لأهم الألقاب والوظائف للمرأة فى مصر الفرعونية.

والجدير بالذكر أننى قد التقيت بالمطربة الكبيرة عفاف راضى بدار أوبرا الإسكندرية بمسرح السيد درويش فى مهرجان الأغنية السابق وقد عرضت عليها فكرة أداء صوتى مسرحى يحكى قصة الملكة نفرتيتى ومن خلاله يلقى الضوء على ألقاب المرأة فى هذا العصر .

شكر وتقدير

يتقدم الأستاذ/ هشام السيد أحمدانى بالشكر والتقدير إلى السيد اللواء/ سامى محمود على مدير عام مسارح الإسكندرية ودار الأوبرا على الجهد الرائع والمشرف لدفع الحركة الثقافية فى الإسكندرية كما يتقدم بالشكر والتقدير إلى السيد العقيد/ عادل حسن حسونة مدير أمن دار الأوبرا وكذلك السيد/ محمد نبوى من الإدارة والأمن وإلى الأمام دائماً

عن جماعة "أهل الفسيلة" ... سألونى ؟

الجزء الأخير

الأستاذ / عادل عبد المعطى عوض المحامى عضو الجمعية العربية لتنمية التجارة البحرية



سبق أن ذكرنا فى الجزء الأول من المقال ؛ أنه قد تمخضت ذات ليلة فكرة إنشاء " جماعة أهل الفسيلة "، وإن كان الربان بهى الدين مندور يرى أن تكون التسمية " أهل الفسيلة "، حتى لا تتشابه مع الجماعات الأخرى، كحركة كفاية ، أو جماعة الأخوان المسلمين، أو جماعة أهل السنة .... الخ ، وقد أكدنا أن " أهل الفسيلة " يقتصر نشاطها على النصح ومحاربة الفساد فى قطاعين محددين هما : النقل البحرى والجمارك ، والوسيلة أو الأداء، واللذين من خلالهما نمارس هذا التوجه التطوعى ونفعله عمليا : هو سلاح القلم والكتابة إلى الصحف والمجلات، وبالذات الصحف القومية، حتى نكون بمنأى عن أى ظنون غير بريئة من أى شخص سليم أو مريض ، وشرط العضوية أن تصلى ركعتان لله فقط ، والمسألة فى غاية البساطة ، فلا اجتماعات ، ولا مقار ، ولا الدوخة فى الحصول على ترخيص بالعمل من الشئون الاجتماعيات ، والموافقات الأمنية . نحن فى غنى عن كل هذا ، إن عملنا خالصا لوجه الله تعالى ، فهل من يقوم بالصلاة والدعاء والنصح والعمل الطيب ونصرة وطنا يحتاج إلى كل هذه الإجراءات البيروقراطية ؟ يقينا - لا ! والفكرة كما سبق القول : جميلة ونبيلة ، وهى تنفيذا عمليا لقول رسول الله صلى الله عليه وسلم : " إذا قامت الساعة وفى يد أحدكم فسيلة فليغرسها " .

لقد أتضح لنا بعد نشر الجزء الأول من المقال، أن هناك كثير من الناس الطيبين، ممن لهم صلة بالنقل البحرى والتجارة الخارجية؛ كانوا أعضاء فى " أهل الفسيلة " ويمارسون نشاطها دون أن يدروا بأن هناك تنظيم – بلاش كلمة تنظيم ، دون أن يدروا أن هناك تأسيس غير مكتوب، ومشهر على الملأ، وفى الهواء الطلق لمجموعة أهل الفسيلة، مرضاة وطاعة لله ومحبته وخشيته، والذى ذكر أسم مصر فى القرآن الكريم أكثر من مرة .

خصخصة الجمارك

أذكر أن من ضمن هذه المقالات العديدة الهادفة – قول الحق – والتى غيرت اتجاه الدولة تماما فى الموافقة على مشروع خصخصة مصلحة الجمارك المصرية ؛ بإسناد إدارتها لشركة سويسرية تتبع بنك روتشيلد الصهيونى – أن كتبت مقالا طويلا على مساحة صفحة كاملة تقريبا فى الصحيفة الاقتصادية المعروفة " العالم اليوم" بترخيص إنجليزى وتصدر من لندن، وهى أحدى مؤسسات الشقيقين الإعلاميين عماد وعمرو أديب، وكانت بعنوان: " حول إغلاق ملف الاستعانة بشركات أجنبية للتثمين الجمركى " وكان ذلك فى العدد رقم 2938 بتاريخ 20 سبتمبر عام 2000م . وفى هذا المقال حذرت الدولة من الانسياق الإعلامى وراء وزير المالية وقتئذ ، ومعه رئيس وزراء سابق رأس الحكومة فى أوائل الثمانينات وغيرهم؛ مما كان لهم مصلحة شخصية فى خصخصة الجمارك ، أى إسناد تحصيل الضريبة الجمركية لإدارة شركة SGS السويسرية أو لغيرها، وكانوا يروجون بقوة لهذا المشروع، ناهيك على المبالغ التى صرفت لإقناع المسئولين والخبراء والمتعاملين مع الجمارك وأساتذة القانون والمحاسبين، مؤتمرات وندوات وولائم فى أحسن الأماكن، وكان هذا مثار اندهاش الكثير وقتئذ، وعلى رأس استاذنا الدكتور زكريا بيومى المحامى أبو التشريعات الضريبية فى مصر وعميد كلية حقوق القاهرة الأسبق والمحاضر بالأكاديمية العربية للنقل البحرى وقد ذكرت تاريخ هذه الشركة منذ قبل سبعين عاما مضت وعملها فى مصر، ودورها فى فرنسا، واندونيسيا وغيرها من الدول، حتى أن رئيس فرنسا الراحل فرنسوا ميتران طردها من بلاده فى أوائل الثمانينات، وقلت أن هناك أربع شركات تفتيش دولية قدمت عطاءها للحكومة المصرية ، وأن هذه الشركات ما هى إلا شركات شقيقة لـ SGS، وكلهم شركات تتبع مجموعة بنك روتشيلد الصهيونية، وهذه كانت مفاجأة للسلطات المصرية. هذا البنك كان قد ساهم فى بناء إسرائيل على حساب الحق الفلسطيني. وذكرت أن إدارة الجمارك لا بد من أن تظل فى يد وإدارة الدولة المصرية، لأن غير ذلك، سيكون هناك ضرر كبير وهزيمة للأمن القومى المصرى بكافة أشكاله، وذكرت معلومة تاريخية، كانت غائبة عن ذاكرة المصريين ؛ وهو أن الزعيم المصرى السيد محمد كريم، والذى قتله الفرنسيين ؛ كان أول من أقام شركة تفتيش ومعاينة للبضائع بميناء الإسكندرية ، وكان ينافس فى ذلك الأجانب المقيمين فى مصر .... الخ . أيضا قلت فى هذا المقال، أن من أحد أسباب انهيار دول الاتحاد السوفيتى: هو نجاح المخابرات الأمريكية CIA فى تجنيد رئيس مصلحة الجمارك بها، حيث طلبوا منه تعيين القيادات الأقل كفاءة وخبرة فى الإدارات المختلفة، وهو ذات المطلب الذى طلبوه من الرئيس السابق جرباتشوف، وكان أيضا قد جند من قبل الأمريكان. وقد اختتمت هذا المقال، بأنه يجب تطوير الجمارك وتحديثه، وعلى رأس هذا التطوير – وأساسه – تطوير العنصر البشرى فيه، فلا يعين سوى الموظفين ذوات اليد العليا النظيفة والخبرة فى الإدارات المهمة ، وإبعاد العناصر الفاسدة ؛ لأنهم معلومين من الكافة، ولأن كل عملية تهريب جمركى يكون وراءها موظف جمركى فاسد .

منع الكارثة

المقال كان غزير بالمعلومات، وكان يهدف منع الكارثة والتى حاول مسئولون كبار فى الدولة على تحقيقها؛ ولأغراض خاصة بحتة ، فهذا رئيس وزراء سابق كان يقيم الندوات والمؤتمرات بالجمعيات العلمية كجمعية الضرائب المصرية وجمعيات المحاسبة، ليقنع أعضاءها والحضور بأهمية إسناد إدارة وتحصيل الضرائب لهذه الشركة السويسرية، والحقيقة أن الحكومة كانت قاب قوسين أو أدنى فى التعاقد والاتفاق مع هذه الشركة، ولكن ماتت الفكرة بعد نشر هذا المقال، ولم أكن أعرف أن هذا المقال المذكور؛ كان سببا فى إفشال الاتفاق مع هذه الشركة السويسرية وغيرها. حيث أنه بعد 7 شهور من نشر المقال؛ أتصل بى أحد الأصدقاء، وكان يشغل مدير عام بأحدى الإدارات المركزية بمصلحة الجمارك بالقاهرة، وقال أنه منذ عدة شهور كان فى اجتماع دعى له مع بعض زملائه المعدودين فى وزارة المالية وجهات أخرى؛ من قبل إحدى الجهات الأمنية رفيعة المستوى، وفوجئ أن المسئول الأمنى يطلب أخذ رأيهم فى موضوع إسناد إدارة وتحصيل الضرائب الجمركية عن طريق الشركات الأجنبية المتخصصة فى التفتيش على البضائع وتحصيل الضرائب الجمركية. وأنه استطلع رأى الحضور الذين أجمعوا على خطر إسناد إدارة الجمارك لجهات أجنبية وعددوا هذه المخاطر وخطورتها على الأمن المصرى ! . وبعد فترة من وقت اللقاء فوجئ الحضور ومن بينهم هذا الصديق ، بأن هذا المسئول الأمنى يقول لهم من أن ما أبديتموه من رأى : يماثل ما قاله أحد المحاميين فى مقال له نشر فى صحيفة " العالم اليوم " العدد 2938 بتاريخ 20 سبتمبر عام 2000م ، وكاتب المقال أسمه عادل عبد المعطى ، وهو محامى من الإسكندرية ، إلا أنه ذكر معلومات كثيرة عن تاريخ هذه الشركة السويسرية وغيرها ، لم تكن متوافرة لدينا ..... الخ . وهذا الصديق قد رد على المسئول الأمنى وقال له أنه يعرفنى .و أنه كذا وكذا... الخ .

هذه الحكاية وغيرها مما استعرضته منذ قليل، أردت أن أبين فيها مدى وجوب العمل على الجهر بقول الحق؛ لإصلاح أنفسنا ومناصرة مصر، لتكون قوية وقادرة على أداء دورها بشكل فاعل وقوى. أيضا أردت من سرد هذه الحكايات، أن تكون رسالة حق يراد بها حق وخير لقطاعى النقل البحرى والجمارك، قاطرتى الاقتصاد القومى . ذلك أن أحد مسئولى الجمارك المحترمين ؛ وأقولها وأعنيها ، لفظا ومعنى ، وهو خبير الجمارك الأستاذ عدلى عبد الرازق رئيس قطاع الجمارك المصرية ، قد أعترض على كلمتى التى تناولت فيها موضوع التطوير فى الجمارك وبصفتى رئيس الجلسة ، وكان ذلك فى المؤتمر الأول الذى نظمته الجمعية العربية لتنمية التجارة البحرية برئاسة الربان عاطف مرونى وبرعاية الدكتور أحمد الجويلى أمين عام الوحدة الاقتصادية العربية ، بتاريخ 24–25 مايو 2008. وكان ملخص ما قلته بصراحة فى النقاط التالية :

الإصلاح الجمركى والعنصر البشرى

1 – نحن نثمن جهود الدولة فى الإصلاح الاقتصادى ، وبالذات الإصلاح المالى، وعلى الأخص الإصلاح الجمركى .. هذا الإصلاح تنشده الدولة .. وتنشده دول كثيرة . وتقدم معونات لذلك.

2 – لكن للأسف أن يد الإصلاح لم تصل بعد إلى العنصر البشرى ، أقصد الموظف الجمركى، المنوط به تطبيق القانون الجمركي والاتفاقيات الدولية كالجات، واتفاقية الشراكة المصرية الأوربية ، وغيرها من الاتفاقيات الدولية .

3 – وقد ساهم فى هذا الإصلاح أيضا؛ بعد السلطة التنفيذية، السلطتين التشريعية والقضائية . فالأولى سنت كثير من التشريعات المهمة ، وسوف تناقش وتصدر مشروع قانون الجمارك الجديد فى الموسم التشريعى القادم، وأما السلطة القضائية فقد ساهمت فى إقرار العدالة بعدة أحكام قضائية عظيمة الشأن، أبعدت يد الجهات الإدارية فى اغتصاب حقوق المستوردين، ومن هذه الأحكام، الحكم بعدم دستورية المادة 111 من قانون الجمارك الخاص برسوم الخدمات الجمركية ، بعدم دستورية المواد 36 ، 37 ، 38 ، 39 ، 118 ، 119 ، 124 وغيرها من نصوص القانون الجمركى .

4 – لكن يبقى أن يمتد الإصلاح وبقوة على العنصر البشرى فى مصلحة الجمارك ، فهناك بعض موظفى الجمارك غير مؤتمنين على المال العام ويتسببون فى ضياع كثير من الأموال العامة ، وهم يعتقدون أنهم محصنون ضد العقاب. والإصلاح لن يكون له أى فائدة تذكر؛ ما دام مثل هؤلاء يعملون فى أعمال وإدارات تتصل بمصالح الناس والمتعاملين مع الجمارك. وفى المقابل أيضا هناك فئة قليلة من المستوردين وشركات الملاحة والمستخلصين وأخرين؛ ليسوا فوق الشبهات. وهناك تصريح للأستاذ جلال أبو الفتوح نشر فى الصفحة الأولى بصحيفة الأهرام منذ عدة شهور حينما كان رئيسا لمصلحة الجمارك ، وهو حديث " صدمة "، فقال أن بعض موظفى الجمارك مرتشين

تابع عن جماعة أهل الفسيلة ... سألوني ؟

ويساهموا في عمليات التهريب من أداء الضرائب الجمركية والضرائب الأخرى الملحقة بها ... الخ .

5 – لقد كان من أحد أسباب انهيار دول الاتحاد السوفيتي، هو أن المخابرات الأمريكية CIA جندت رئيس مصلحة الجمارك الروسي وقتئذ، وطلبوا منه طلب غريب، هو أن يعين في الإدارات الجمركية موظفين غير أكفاء وفاسدين !! .

6 – نرجو الاعتناء بالعنصر البشري، والدولة – حقيقة – وفي السنوات الأخيرة لا تعين القيادات في الوظائف العليا – إلا من هم فوق مستوى الشبهات ولهم ماض ناصع البياض، ولهم أداء متميز ، وهو ما نلمسه حاليا ... وشكرا .

وفي كلمته ، اعترض الأستاذ / عدلي عبد الرازق رئيس قطاع بمصلحة الجمارك من كلامي وسط استغرابي واستغراب الحضور، وطلب مني سحب ما قلته والاعتذار. وقد إستجبت لطلبه على الفور، نظرا لمكانته وخلقه الرفيع . كما أعتذر الربان /عاطف مروني بالنيابة عن الجمعية العربية لتنمية التجارة البحرية . وانتهت الأزمة ، وإن كان لم يكن قد ورد في ذهني أن أتعرض للإدارة الجمركية بأي سوء أو كان المقصود أهانت القيادات الجمركية، حيث أن المكان ونشاط الجمعية – هي جمعية علمية قانونية واقتصادية معنية بتنمية التجارة البحرية . وموضوع الجلسة كان عن التطوير الجمركي، إلا أن الأستاذ عدلي عبد الرازق أخذ الموضوع بشكل شخصي ، واعتبر ما قلته إهانة للقيادات الجمركية ، في حين يحق لأي متعاطي للشأن العام – طبقا للقانون – أن انتقاد الموظف العام سواء كان عبر المؤتمرات أو الندوات أو عبر وسائل الأعلام الأخرى؛ لتستقيم المسائل في المجتمعات المتحضرة ، وخاصة أن ما قلته ليس بجديد، وسبقني إليه شخصيات كبيرة ومسئولة، وأذكر ما كتبه الكاتب الصحفي الأستاذ عصام رفعت في مقال له عن التهريب الجمركي في مجلة الأهرام الاقتصادي – العدد 1544 بتاريخ 1998 " أن أشكال التهريب الجمركي عديدة وتتم بالمشاركة مع بعض موظفي الجمارك وتضر بالصناعة المصرية وتهددها ... الخ ". والأستاذ عدلي عبد الرازق ، إذا كان يرى أنه ليس هناك موظفون مرتشون بالجمارك ويعطلون أعمال المتعاملين معها، فهو مخطئ؛ لأن هؤلاء البعض من الموظفين في ازدياد وهم معلومون للكافة من المتعاملين والجهات الرقابية. وقد أجمع كافة الحضور من المتعاملين مع الجمارك بعد نهاية الجلسة بصحة وصدق كلامي، واستغربوا من اعتراض الأستاذ عدلي عبد الرازق على كلامي، لأنه هو في الواقع رجل تاريخه ناصع البياض، فضلا عن أنه كان ينبغي ألا يعترض وكان يمكنه القول مثلا: أن الإدارة الجمركية تجتهد في تطوير العنصر البشرى ... الخ . خاصة أن سيادته من العناصر النظيفة للغاية والمعروفة بطهارة اليد منذ التحاقه بالعمل في أوائل الثمانينات على ما أتذكر، حيث كنت أعمل كاتب حصر، ثم بعد ذلك مراقب بضائع وتخزين بالشركة المصرية للملاحة أثناء الدراسة الثانوية والجامعية . وتعاملت مع الأستاذ عدلي حينما كان مأمور كشف بضائع، وكان معروف للكافة أنه نظيف اليد ، وأذكر له أنه في أحدى النوبتجيات بمخزن 40 مستودعات بقسم تاسع جمارك ، أن ورد للمخزن بالة قطع غيار سيارات غير سليم وردت من احدى السفن المصرية ، وكنت وقتها مندوب شركة المصرية للملاحة مالكة السفينة، وكان مأمور الكشف هو الأستاذ عدلي ، وأصر وقتها بحصر ومعاينة مفردات هذه البالة بالكامل؛ حتى بعد ميعاد النوباتجية لغاية الساعة الواحدة صباحا، ورفض توسل رئيس مخزن 40 مستودعات النوبتجي؛ أن يستأنف معاينتها في اليوم التالي ووضعها في حجرة الكشف الجمركي وإغلاقه بمعرفته .

أيادى عليا وأيادى سفلة

أحد الحضور قال لي بأن ظاهرة الرشوة ازدادت بطريقة متوحشة عن ذي قبل، وأصحاب الشأن والمستخلصين مضطرين لاستجابة هؤلاء الفاسدين، وأضاف بأنه يكفي زيارة لمركزDATA CENTER وسوف ترى بعينك، كما ذكر أسماء عدد كبير من الموظفين الجمركيين ذوات الأيادي النظيفة : ومنهم الأستاذ/ رءوف حسين رئيس الإدارة المركزية لجمارك الإسكندرية والمنطقة الغربية وأنه منذ بداية عمله كان أمين ومجتهد في عمله وكان يرفض حتى الهدايا. وكان سيادته من ضمن حضور المؤتمر .

المال الحلال

كما حكى لي ذات الشخص – حكاية طريفة وجميلة ، ولكنها في نفس الوقت تبين لنا مدى خطورة الوضع الدرامي بالجمارك. فقال: أنه كالعادة قدم شهادة جمركية لأحد مديري المجمعات الجمركية، ومع الشهادة 200 جنيه، إلا أنه فوجئ بهذا المدير يقول له " أنه من الآن لن يأخذ مليما واحدا، لأن هذه رشوة وأموال حرام، وأنا استقمت وربنا يغفر لنا وارجوا أن تساعدوني على ذلك ... "!! . وأضاف محدثي بانه سر من كلامه، وأصبح يتعامل معه على مدار عام كامل معاملة فيها احترام شديد وحب ؛ إلى أن فوجئ به و بعد مرور عام كامل وأثناء تقديمه شهادة جمركية شهادة جمركية وفي هيئة جديدة بعد حلاقة ذقنه – يقول لمحدثي : " أين المعلوم !! فقال له : لقد سبق لك رفض أي مبلغ مع أي شهادة تقدم لك، ما الذي جعلك ترجع في كلامك، فقال له المدير: لم استطع العيش بمرتبي والحوافز، فقال محدثي له :"أن راتبك كبير جدا علاوة على الحوافز. وأنك تقبض من خزينة المصلحة أكثر من مرة في الشهر.. فكيف لا تستطيع العيش بكل هذا المال الحلال .. وأنا لن أعطيك أي مال، وأتمنى لك البعد عن الحرام ؛ حتى لو عطلت مصالحي ! " .

ازرع الفسيلة

أستاذ عدلي عبد الرازق ، أنا أعرف أنك تقرأ مجلة انترناشيونال بانتظام ، وأنا أكرر اعتذاري لك كشخص أحبه وأقدره ، وكشخص نظيف اليد من أول يوم عملت فيه بالجمارك، وهذا كلام صادق، ليس فيه أي مجاملة أو مداهنة والعياذ بالله، ولمعرفتي بك الشخصية ؛ من خلال العمل، ومقابلتي لك في المؤتمرات والندوات، ولولا ذلك ما كنت قد اعتذرت أبدا، فحق نقد الموظف العام حق دستوري وقانوني، مادام كان نقدا موضوعيا غايته المصلحة العامة ، وأنا وغيري نجحنا في زرع عشرات الفسائل ، ونسأل الله الدوام وأن يتقبل أعمالنا. وندعوك أنت وزملاءك للانضمام لجماعة أهل الفسيلة .

دكتور منصف

منذ عدة سنوات ، كان الدكتور أحمد عبد المنصف قد أتصل بي تليفونيا ، لأمر ما لا أتذكره. وقبل نهاية حديثه معي : قلت له : " يا دكتور.. أنا ادعوك للانضمام لجماعة أهل الفسيلة .. وهي جماعة ملهاش في السياسة " ؛ فقال لي " وما هي شروط الانضمام ؟ " قلت له : " أنت تصلي أربع ركعات لله .. وبعدها تصبح عضوا .. ". ضحك بصوت عالي وجميل وقال :" لا يا عادل .. القبطان مندور ضحك عليك .. شرط العضوية عندكم .. هو أن تصلى ركعتين بس .. مش أربعة ركعات!" .

ذاكرة مصر في خطر

يعلم الله مدى ما أصابني من ضرر نفسي كبير ، بعد أن تعرض مبنى مجلس الشورى ومباني أخرى مجاورة للحريق ، وتذكرت أن جزءا كبيرا من هويتي قد تم فقدها. فأنا من مواليد شارع أفراح الأنجال، المتفرع من شارع القصر العيني بحي المنيرة بالقاهرة، وهو ذات الشارع الذي يقع فيه مطبعة وجريدة روز اليوسف. وكنت وما زلت أحن لزيارة هذا الشارع والمنطقة كلها بما فيها مجلسي الشعب والشورى وكلية دار العلوم، وقد قمت بهذه الزيارة الوجدانية من ثلاثة شهور تقريبا؛ بعد أن أودعت ملف مستندات خاصة بطلب تحقيق مع طبيب تسبب في وفاة زوجة الربان العيوني؛ لدى نقابة الأطباء بشارع القصر العيني، أو التي كان أسمها بيت الحكمة؛ وقد زرت أيضا ضريح سعد، ثم رجعت مرتدا إلى القصر العيني، ثم توجهت إلى حي جاردن سيتي، وعرجت على شارع معمل السكر، ونظرت إلى منزل أبنة خال والدي – فتحية هانم – والتي كانت تستضيفني في الصيف سنويا، وأنا في المرحلة الابتدائية، وهذه كانت رحلتي أقوم بها وحدي من الإسكندرية إلى القاهرة. وكان متعة كبيرة أن أتجول في هذه المنطقة الجميلة، فأرى بيت النحاس باشا، وأتعرف على قصر فؤاد سراج الدين باشا وأدخله في 11 شارع أحمد باشا، وأمتع نظري بالقصور والفيلات الفاخرة وأشجارها الوارفة النادرة، والتي جزء كبير منه دمر أو تسرب إلى الخارج لندرتها، وأرى السيارات القديمة التي عاصرت شخصيا عملية تصديرها وبيعها بالخارج في أوائل الثمانينات وكان من بينها سيارة بأبواب خشبية للمرشال روميل ؛ وقبل عودتي للإسكندرية ذهبت إلى أشهر حاتي لتناول وجبة الغذاء وهو محل أبو شقرة .

قلت أن جزء من هويتي وذكرياتي فقدت مع حريق مبنى مجلس الشورى ومباني أخرى بجوارها، ومازالت ذاكرة الأمة تدمر بأيدي أبناءها. أين الأبواب الحديدية العظيمة لجمارك الإسكندرية، والتي بنيت في المصانع التي صنعت برج باريس وأبواب قصر الاليزيه بفرنسا، والكباري التي شيدت في عهد أسرة محمد علي، أين أبواب الجمارك والتي كانت تحفة في الصناعة والإتقان، وهذه الأبواب ليس لها مثيل فهي تفوق جمالا وصنعة من تلك الأبواب الموجودة في قصر الليزيه بفرنسا، وقصور روما بايطاليا، أين هذه الأبواب؟ أحد الأصدقاء قال أنها خلعت وتم بيعها لشركة حديد عز ! . بالله عليكم كيف يكون تطوير ميناء الإسكندرية على حساب آثار الوطن. هذه الأبواب ثمنها يفوق المليارات، كيف نسمح لأنفسنا تدمير كل هذا ؟ ! أذكر في أوائل السبعينات حينما كنت أعمل في ميناء الإسكندرية، كان يبهرني مكان الميناء، كل جزء فيه كان يبهرني، بما فيه مبنى ديوان الجمارك . وأذكر أن الحاج سمير السيد مدير عام المنافستو المركزي بجمرك أسكندرية ، كان يأتي بولديه : ياسر وحسام، وكان كل واحد منهم يحرك ضلفة من باب الحديد (باب 14 جمارك) بكلتا يديه، وكان الباب من دقة صنعة يتحرك مع هذين الطفلين، تصوروا ! لقد خلعوا هذه الأبواب وكان عرضها 9 متر، دمروه، وأتوا بأبواب أخرى سيئة في حدود 7 مترا، وكله في سبيل التطوير. وحينما أرادت شركة نوسكو إخراج طرد شاذ عرضه 20 متر من أحد المنافذ الجمركية اضطرت إدارة الميناء أن تخلع أحد الأبواب وهدم جزء كبير من الحائط لإخراج الطرد . نفس الشئ فعلوه مع أبواب حديقة حيوان الإسكندرية ، فاستبدلت هذه الأبواب بأبواب أخرى هذيلة ! . من يحاكم من ؟ من يحاكم من ؟

إن تدمير وخلع هذه الأبواب الجمركية بميناء الإسكندرية جريمة كبرى ، ولا بد من التحقيق فيه ، ومعرفة المسئول عنه . ولا يمكن أن نسمح لأنفسنا أن نقضي على البقية الباقية من تاريخ وذاكرة الأمة، كفانا ما تعرض له قصر القلعة وحرق وتدمير الوثائق والحجج لمئات من البيوت والأراضي في مصر، كفانا حريق دار الأوبرا القديمة بسلمان باشا، كفانا تدمير وخلع أبواب قصر عابدين ؛ وأحاطته بأسوار عالية من الاسمنت المسلح ، كفانا ما يقوم به رجال القروض من البنوك من شراء العقارات الأثرية والفيلات الفخمة وتدميرها لإنشاء عمارات سكنية تفتقد لأساسيات علم البناء والجمال . ألحقوا وأنقذوا قصر العروبة بشارع سوريا قبل أن يهدم !

وهل بعد كل هذا الخراب ، مازالت الحكومة تريد ترشيح وزير الثقافة (الفنان المبدع) فاروق حسني بأن يكون على رأس منظمة اليونسكو ، وهو من بلد يسرق فيها الآثار وتحرق ذاكرتها، ولا يعرف رجالها كيفية إخماد حريق في مهده . عار علينا الاستمرار في الترشيح والتأييد له، لا بد من سحب ترشيحه وتأييده . لابد من ترتيب البيت من الداخل أولا . ولك الله يامصر .

قرأت أخيرا

كتب الصديق المستشار الدكتور البيومي محمد البيومي نائب رئيس مجلس الدولة مقال جميل منذ عدة أيام بجريدة الأهرام، تحدث فيها عن نظرية الفوضى الخلاقة التي ابتدعها الغرب في كتابات مفكريهم وساستهم منذ سنوات قليلة . وذكر أن الشاعر حافظ إبراهيم منذ أكثر من 70 عام ، كان أسبق من الغرب في طرح هذه النظرية ، حينما قال في بيت شعر له :لقد كان فينا الظلم فوضى /فهذبت حواشيه حتى بات ظلما منظما

مراسم الإجتماع السنوى الأول
لأعضاء الجمعية العمومية للإتحاد العربى لمرحلى البضائع واللوجستيات

تغطية/ محمد صابر

تحت رعاية معالى الدكتور/ أحمد جويلى الامين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية وبمقر الغرفة التجارية المصرية بالاسكندرية أقيم الإجتماع السنوى الأول لاعضاء الجمعية العمومية للإتحاد العربى لمرحلى البضائع واللوجيستيات وذلك بحضور الأستاذ/ أحمد الوكيل رئيس مجلس إدارة الغرفة التجارية واللواء/ مازن نديم رئيس الإتحاد وممثلين 14دولة عربية وذلك لبحث سبل التعاون بين الدول العربية فى المجال الإقتصادى وتجنب أية مؤشرات أو عقبات مستقبلية قد تواجة مرحلى البضائع واللوجستيات هذا وقد إفتتح الاجتماع اللواء/ مازن نديم معرباً عن ترحيبه بالحضور من الدول العربية متمنياً دوام التوفيق للإتحاد وبين نديم أن موافقة وحرص أ/ أحمد الوكيل رئيس الغرفة على نجاح الإجتماع تأتى مواكبة للترابط العربى وأن يكون الإجتماع الأول للإتحاد العربى لمرحلى البضائع واللوجيستيات بمقر الغرفة التجارية بالإسكندرية.

مع التوصية على إنتخاب العضو الفعال وأشكر كل من ساهم فى تفعيل الاتحاد وكذا أشكر أ/ مصطفى خميس سكرتير عام شعبة النقل الدولى لجهودة الواضحة فى تفعيل ورفعة الإتحاد وأعلن أ/ أحمد الوكيل بتشريف وإستقبال غرفة تجارة الإسكندرية لأول إتحاد عربى لمرحلى البضائع وأن الإتحاد الجديد تم فى 15 يونيو بهدف الإسهام والتكامل فى مجال النقل متعدد الوسائط وخدماته وبالأصالة عن نفسى وبالنيابة عن أعضاء مجلس الإدارة نتمنى لكل الأعضاء من الدول العربية تحقيق الأهداف المرجوة فى نجاح الإتحاد بإعتباره من الأساسيات لكافة الأعضاء المنتمين إليه ولأنه من ضمن المنظمات الفاعلة مع وضع الاهداف المرجوة له ومن هنا يتعين علينا ذكر جهود معالى الدكتور / أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية على جهوده المبذولة فى كافة الطرق التى ساعد وساهم فيها لرفعة الغرفة، وفى مناقشة الإجتماع الأول بين الأعضاء تم قبول أعضاء جدد فى نفس اليوم وإختيار مقر الإتحاد الدائم مع تحديد رسوم الإشتراك للإتحاد وتكليف عضو من اعضاء مجلس الإتحاد، كما حس مندوبى الدول لإخراج الإتحاد فى شهر أكتوبر المقبل وذلك لبنود الإتحاد ووضح ممثل دولة تونس أن هناك إقبال من الشركات التونسية بفاعلية وإيجابية وتونس تعتبر مركز الفياتا بين المغرب والجزائر، كما بين القبطان محمد سبيته من (فلسطين) أنه تم عمل ندوات للنقل متعدد الوسائط واللوجستيات وأنه إختلط الأمر عند بعض الناس بالنسبة للإتحاد ولكن تم توضحيه وتعتبر الندوة البحثية فى الأكاديمية العربية خير دليل حيث وضحت أن كلمة مرحلو البضائع معناها باللغة الإنجليزية Forwarders وبين سبيته أن الإتحاد بين الدول العربية يضمن المواءمة الفعلية بعيداً عن روتين الحكومات وشركاتنا قائمة على جهود ذاتية وتعتمد على Forwarders وإذا نظرنا خلفنا نحو الروتين والبيروقراطية لم نتقدم خطوة واحدة، وصرح ممثل السودان أن السودان لها وجود وحضور فى كل مؤتمرات ومحافل النقل العالمية، وأن هناك النقل متعدد الوسائط ومن خلال مجلس الوحدة الوطنية يبين وجودنا كرابطة واحدة، وأختتم الإجتماع اللواء/ محمد محسن الأمين العام للإتحاد موضحاً تأكيده على ماصرح به اللواء / مازن وهو أن الإتحاد وإنشئ بناء على مجلس الوحدة الإقتصادية وصرح الدكتور / أحمد جويلى أن الإتحادات تنشئ من خلال منطلق ثلاث دول عربية ومجلس الوحدة الإقتصادية لايمثل كل الدول العربية ولكنه يمثل 9 دول عربية فقط وبهذا فهو إتحاد نوعى متخصص كونه إتحاد عربى يعمل تحت مظلة

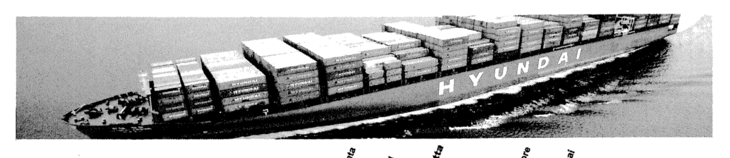


الوحدة الاقتصادية العربية وأنا أوصى بنتائج ونشر كل فاعليات الإتحاد العربى ومن المجهودات المبذولة دعم دبلومة الفياتا بالأكاديمية والتى ستدرس من أول العام المقبل وفى نهاية الإجتماع تم مراسم الإنتخاب للجمعية العمومية والتى تبنت أعضاء مجلس إدارة الإتحاد العربى لمرحلى البضائع.

مصر– اللواء / مازن نديم والمهندس/ مدحت القاضى
سوريا– الاستاذ/ إياد النجار والمهندس/ وسيم الحسامى
العراق– الاستاذ/ تمام سلامة و الاستاذ/ عبدالقادر ذاكر
الأردن – الاستاذ/ عصام حمدى السقا
ليبيا – الاستاذ/ السيد ناصر المقدام
تونس – الاستاذ/ توفيق بلحاج سليمان
لبنان – الاستاذ/ حسين طاهر
الامارات – الاستاذ/ عبد الرازق محمود عبدالله
عمان – الاستاذ/ عامر بن اليخت
البحرين – الاستاذ/ هدى محمد جنامى
الكويت – غانم عبد الرحمن
فلسطين – قبطان /محمد ديب
السودان – عبد الرحيم الناصرى
السعودية – الدكتور / محمد عبدالحميد البخارى



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EBX

EASTBOUND	VOY	Odessa	Conatanta	Istanbul	**Damietta**	Jeddah	Singapore	Shanghai	Ningbo
H. Dubai	001 E	24-Aug	28-Aug	30-Aug	**04-Sep**	08-Sep	18-Sep	23-Sep	27-Sep
W H 603	005 E	31-Aug	04-Sep	06-Sep	**11-Sep**	15-Sep	25-Sep	30-Sep	04-Oct
Ningbo	066 E	07-Sep	11-Sep	13-Sep	**18-Sep**	22-Sep	02-Oct	07-Oct	11-Oct
Maas	614 E	14-Sep	18-Sep	20-Sep	**25-Sep**	29-Sep	09-Oct	14-Oct	18-Oct

MED

EASTBOUND	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	**Damietta**	Jeddah	Port Kelang	Singapore	Chiwan	Shanghai
Efficiency	046 E	28-Aug	30-Aug	02-Sep	**06-Sep**	10-Sep	20-Sep	21-Sep	25-Sep	27-Sep
Mosel	065 E	04-Sep	06-Sep	09-Sep	**13-Sep**	17-Sep	27-Sep	28-Sep	02-Oct	04-Oct
Chateau D'If	003 E	11-Sep	13-Sep	16-Sep	**20-Sep**	24-Sep	04-Oct	05-Oct	09-Oct	11-Oct
H. Supreme	002 E	18-Sep	20-Sep	23-Sep	**27-Sep**	01-Oct	11-Oct	12-Oct	16-Oct	18-Oct

WESTBOUND	VOY	Shanghai	Ningbo	Hong Kong	Chiwan	Singapore	Port Kelang	**Damietta**	Genoa	Barcelona	Fos
Chateau D'If	003 W	16-Aug	18-Aug	20-Aug	21-Aug	24-Aug	26-Aug	**06-Sep**	11-Sep	13-Sep	16-Sep
H. Supreme	002 W	23-Aug	25-Aug	27-Aug	28-Aug	31-Aug	02-Sep	**13-Sep**	18-Sep	20-Sep	23-Sep
H. Kennedy	012 W	30-Aug	01-Sep	03-Sep	04-Sep	07-Sep	09-Sep	**20-Sep**	25-Sep	27-Sep	30-Sep
Chiwan	067 W	06-Sep	08-Sep	10-Sep	11-Sep	14-Sep	16-Sep	**27-Sep**	02-Oct	04-Oct	07-Oct

MEX

EASTBOUND	VOY	Valencia	Barcelona	Genoa	Fos	**Damietta**	Port Kelang	Chiwan	Lianyungang
VERDI	009 E	24-Aug	25-Aug	27-Aug	29-Aug	**04-Sep**	14-Sep	18-Sep	21-Sep
ROSSINI	004 E	31-Aug	01-Sep	03-Sep	05-Sep	**11-Sep**	21-Sep	25-Sep	28-Sep
BELLINI	002 E	07-Sep	08-Sep	10-Sep	12-Sep	**18-Sep**	28-Sep	02-Oct	05-Oct
PUCCINI	040 E	14-Sep	15-Sep	17-Sep	19-Sep	**25-Sep**	05-Oct	09-Oct	12-Oct

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com

Alexandria
Damietta
Port Said
Suez
Cairo
Hurghoda
Sofaga
Hamrawein
Abu Ghousoun
MITCHELL JR. Co. Offices

MITCHELL JR. SERVICES

* **Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports**

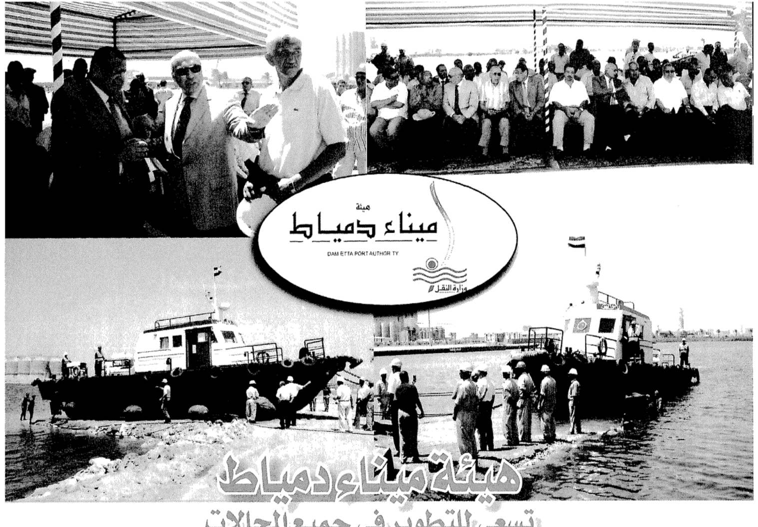
* **Disptach Cargo (Loading / Discharging)**
* **Ready to replenish bunker - luboil**

The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance



Mitchell JR. Co.
Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN
Email: mitjrson@idsc.net.eg
mitjrson@bec-online.com
U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549



هيئة ميناء دمياط

تسعى للتطوير فى جميع المجالات

تمت بميناء دمياط تجربة هى الأولى من نوعها فى الموانئ المصرية والعربية وذلك لإختبار أسلوب جديد لرفع العائمات البحرية بواسطة الوسائد الهوائية حتى وزن 7000 طن.

حيث أعلن اللواء بحرى/ حسين الهرميل رئيس هيئة ميناء دمياط أنه فى إطار توجيهات المهندس/ محمد لطفى منصور وزير النقل بضرورة تحقيق أعلى معدلات أداء مع توفير أقصى درجات الأمان فى التعامل مع الوحدات البحرية والعائمات سواء فى الإبحار أو عمل الصيانة أو الإصلاح .

فقد تم التنسيق مع أحد الخبراء البحريين لإستخدام وسائد هوائية فى تنفيذ إختبار عملى لرفع بعض العائمات بميناء دمياط.

هذا وقد سبق ذلك تنفيذ أولى فى 2008/7/24 على لنش تطهير بالميناء وكانت النتيجة جيدة جداً ولم تتكلف الهيئة خلالها أية تكلفة مالية.

وفى خطوة رائدة قامت هيئة ميناء دمياط الأثنين 2008/8/18 بتنفيذ التجربة فى حضور جميع الجهات المعنية والمتخصصة فى هذا الشأن والتى يتوقع أن تستفيد من أدائها ومنها هيئات الموانى والهيئة العامة للنقل النهرى والترسانات البحرية وكليات الهندسة البحرية.

وهذا الأسلوب يحقق القدرة على صيانة العائمات البحرية دون الإحتياج لرفع سفن أو حوض عائم أو جاف أو منزلق.

إختيار فرع الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات أفضل فرع

فى ميناء دمياط ... صرح اللواء بحرى/ حسين الهرميل رئيس هيئة الميناء بأنه كنتيجة طبيعية للجهد الرائع والتناغم الواعى والملموس فى العمل و تفعيل دور هيئة الميناء بمتابعة و دعم جميع الجهات والمصالح والشركات العاملة بالميناء ... فقد حقق ميناء دمياط أعلى مستويات الأداء التى يؤكد عليها دائماً المهندس/ محمد لطفى منصور وزير النقل.

و أحد أهم النماذج الفعلية لذلك ... ما حققه فرع الهيئة العامة للرقابة على الصادرات و الواردات بميناء دمياط من إنجاز فريد بين فروع الموانى الأخرى ... و ذلك باختياره كأفضل فرع تابع للهيئة العامة للرقابة على الصادرات و الواردات خلال الاحتفال بالعيد السنوى لها.

كما أشاد اللواء/ الهرميل بالدور الممتاز و الإدارة المتميزة للمهندس/ عزت عبد الهادى رئيس الفرع بالميناء و بجميع العاملين معه وتحت رئاسته وذلك لحصوله على المركز الأول بين رؤساء الفروع ولسعيه الدائم لتجهيز الفرع وإعداده للحصول على الأيزو 9001 ليصبح إضافة جديدة و مميزة لإمكانيات الميناء تضاف إلى أوجه تفرده.

و فى السياق نفسه ... أضاف المهندس/ عزت عبد الهادى بأن الفرع يشارك حالياً فى المرحلة الثالثة و النهائية فى المسابقة الدولية بفرنسا و ذلك بعد فوزه بالمرحلتين الأولى والثانية بنفس المسابقة ممثلاً وحيداً لجمهورية مصر العربية ... كما أشاد بالتعاون المثمر والمستمر الذى يجده دائماً من هيئة الميناء ... والذى يدعم مسيرة العمل و النجاح بالميناء وصولاً إلى العالمية بالفعل وليس بالقول

ليصبح حقاً ميناء الماضى و الحاضر والمستقبل

الهندسية للحاويات

SHIP & C.R.E.W

ش.م.م.

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ :

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والعبارات.

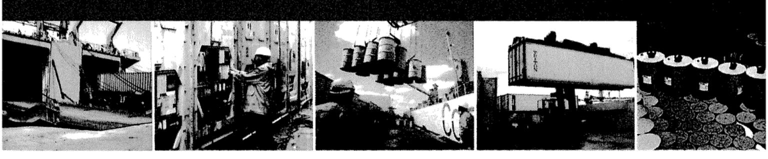
خدمة تشغيل ساحات :

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتعتيق والتستيف والنقل والتشفيت بالساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة.

خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة إختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشوين الحاويات الفارغة

©Art Link



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (إتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري ـ سابا باشا - الإسكندرية

تليفون : ٥٨٤٢٣٩٨(٠٣) تليفون/فاكس: ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) ص.ب: ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية

السحب المباشر من الباخرة على وسائل النقل



بقم/ كامل محمد النجار رئيس مصلحة الجمارك الأسبق

على مدار السنين كانت مصلحة الجمارك تسعى قدر الأمكان لتحقيق هذه الأمنية العزيزة لإزالة التكدس داخل الموانى لكى تصبح بحق معبرا للبضاعة ، وفى هذا المجال طبقت نظام الأجراءات الأولية ونظام جارى الأستلام ، وجارى التفريغ ، وتحت الشكة (قرار 46) ، وكان هذا النظام الأخير ولا يزال يطبق على بعض السلع وفى الحالات وبالشروط الواردة بالمادة(5) من اللائحة التنفيذية للقانون.

وأخيرا ورد مسك الختام بنفس هذه اللائحة وهو نظام " الإفراج المسبق " لجميع السلع فيما عدا الأصناف المستعملة والأستوكات وأصناف الفرز الثانى ومادونها والأصناف التى ترد بأسعار متعددة الا إذا أقر المستورد بتطبيق السعر الأعلى على الجميع ، وبصفة عامة لا يطبق هذا النظام على الرسائل الغير مصحوبة ببيان تعبئة تفصيلى.

وتطبيقا لهذا النظام أصبحت الجمارك تقبل تحصيل الضرائب والرسوم على ضوء المستندات قبل وصول البضاعة أو قبل تفريغها ، ورغم أنه من الأولى تطبيق هذا النظام على ما تم تفريغه الا أن بعض المواقع الجمركية لا تستجيب لرغبة من يطلب الإفراج بنظام الإفراج المسبق على البضاعة التى يتم تفريغها رغم استكمال المستندات الأصلية المطلوبة للإفراج النهائى.

والأعجب من ذلك أن بعض المتعاملين لازالوا يطلبون تطبيق القرار46 رغم أن الإفراج المسبق أيسر بكثير ويجنبهم المشاكل الناجمة عن كسر القرار عند العجز عن تدبير عدد كاف من وسائل النقل يتناسب مع معدلات التفريغ من الباخرة.

ولقد آن الأوان لإلغاء النظم السابقة جميعها وتسمية النظام الأخير بالمسمى الصحيح وهو " السحب المباشر " ويكون السحب بعد سداد الضرائب والرسوم السارية يوم وصول الباخرة وليس قبل ذلك تجنبا لإعادة حسبة الرسوم وسداد الفرق أو استرداده وكلنا نعلم حجم المعاناة التى يواجهها من يحاول أن يسترد الضرائب والرسوم ويا حبذا لو تمت المعاينة فى حالة المسار الأحمر بموقع صاحب الشأن وتنقل الحاويات اليه بالسيل الجمركى أو فوق وسائل النقل ويكون ذلك بنسبة 10% عشرة بالمئة عن حاويات الرسالة وعلى أن يتم تحديد رقم الحاوية التى يقع عليها الأختيار بواسطة الحاسب الألى فإذا تمت معاينتها ووجدت مطابقة يتم الإفراج عن باقى الرسالة دون معاينة.

وهنيئا لأصحاب المسار الأخضر الذين يتم الإفراج لهم دون معاينة وقد أصبحوا حاليا أغلبية تتعدى60% ستون بالمئة.

ولمزيد من التيسير والسرعة فى إتمام الإجراءات أتاحت مصلحة الجمارك الفرصة للمستورديين أو المصدرين لأدراج بيانات الإقرار الجمركى من خلال الأنترنت من مكاتبهم الخاصة أو من المراكز المطورة وسمحت للقطاع الخاص بإنشاء مراكز لوجيستية لأعداد الإقرار الجمركى الألى بحيث يقتصر دور الجمارك على مراجعة هذا الإقرار بعد ارفاق المستندات المطلوبة بالملف ، ويصبح بذلك زمن الإفراج دقائق معدودة وليس ساعات أوأيام وبصفة خاصة بعد توفير نظام السداد الألكترونى للضرائب والرسوم من خلال المصارف [illegible]

على الصورة السابقة لم تعد الجمارك معوقة للمستورد أو المصدر بل أصبحت جاذبة للاستثمار بعد أن أعطت المستورد والمصدر الفرصة فى إعداد الإقرار الجمركى بنفسه من خلال الحاسب الألى للجمارك

ولكن من أجل المزيد والمزيد من التيسير

1. نرجو أن يتفضل معالى وزير المالية بإصدار قرار بإذاعة سعر الصرف على أساس متوسط أسعار الصرف التى يذيعها البنك المركزى خلال الشهر السابق (12 سعر).
2. من أجل تشجيع تطبيق نظام الإفراج المسبق نرجو حذف مصاريف التفريغ من القيمة للأغراض الجمركية و ذلك حتى لا يعاد تضريب الرسوم بعد الحصول على المستند الفعلى لمصاريف التفريغ عقب وصول البضاعة، علما بأن نص المادة(22) من قانون الجمارك ينص على أن تكون القيمة حتى ميناء الوصول أى القيمة سيف و ليس cif landed
3. كما نرجو تنفيذ وعد سيادته بقبول الضرائب والرسوم بخطاب ضمان لمدة شهر ولعل انضمام جمهورية مصر لاتفاقية كويوتو التى أوصت بهذا التيسير تكون مشجعا لاستصدار القرار الذى يسهم بشكل كبير فى السحب المباشر.
4. نرجو من السيد الأستاذ/ أحمد فرج سعودى رئيس المصلحة أن يصدر قرارا بإعداد بطاقة لكل شاحنة يوضح بها الوزن الفارغ والحمولة القصوى حتى نوفر الوقت الضائع يوميا فى وزن السيارة وكلنا نعلم طابور الانتظار خارج الميناء ومن المؤكد أن الوقت الضائع يرفع أجرة النقل.
5. نرجو من السيد الأستاذ / عدلى عبد الرازق رئيس قطاع النظم والإجراءات أن يتفضل بإصدار التعليمات اللازمة للإفراج عن الحاويات بضمان التوكيل الملاحى لتوفير الوقت الضائع فى تقديم ضمان بإدارة الحسابات واسترداده وآخر بالتوكيل الملاحى بقيمة الحاوية علما بأنه جارى حاليا الاتفاق مع شركات التأمين للتأمين على الحاويات بقيمتها لصالح التوكيل الملاحى وبالرسوم الجمركية المقررة عليها لصالح الجمارك وذلك نظير تحصيل قسط التأمين بالتوكيل الملاحى عند الرغبة فى سحب الحاوية.
6. من المؤكد أن السحب المباشر ليس فى صالح التوكيلات الملاحية وسوف يحرمها من أجور الأرضيات وغرامات الحاويات ولكن لعل تشجيع تجارة الترانزيت غير محدد الوجهة يغطى هذا الموقف وهناك مصريين وأجانب يسعدهم أن تكون الموانى المصرية على ساحل البحر الأبيض المتوسط مركزا لتجارتهم الدولية.
7. الجهات الرقابية وعلى رأسها بالطبع الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات لا تلتزم بتوقيتات بالنسبة للفحص، فنرجو إعلان التوقيتات اللازمة للتحليل والفحص لكل سلعة كما نرجو استبعاد السلع الصناعية التى لاتمس الأمن والأمان من المرفق (8) أو إخضاع باقى السلع الصناعية لهذا المرفق مع إشرافها على المنتجات المحلية والمستوردة على السواء.

مع أطيب تمنياتى بكل تقدم لبلدنا الحبيب تحت قيادة الرئيس محمد حسنى مبارك.

لظروف طارئة نعتذر عن تقديم مقال الأستاذ/ نشأت الديهى فى هذا العدد وسنواصل تقديم مقالاته فى الأعداد القادمة بمشيئة الله



إجعل مستقبلك أفضل من حاضرك

تغطية / وسام غنيم



- كيف تتخيل وتخطط لمستقبل أفضل.
- كيف تختار مستقبلك الوظيفى لتكون موظفاً ناجحاً.
- النجاح فى العلاقات الإنسانية أسلوب عملى للتنمية.
- المواقف الإيجابية تصنع مستقبل أفضل .

* لا يوجد إنسان على وجه الأرض يمر عليه يوم دون أن يحلم بمستقبل أفضل من حاضرة فى حياته الشخصية والعملية ويكون راضى عن هذه الحياة لذلك نستعرض اليوم بعض الطرق والوسائل التى تساعدك على ذلك.

فمن الممكن أن تجعل مستقبلك أفضل من حاضرك بشيئين :

الأول : تخيل صورة ذهنية للمستقبل أفضل من صورة الحاضر

الثانى : بذل الجهد وإتخاذ الخطوات العملية التى تستطيع أن تحيل بها تلك الصورة الذهنية المتخيلة إلى واقع متحقق.

ومعنى هذا بأن تسعى لتحقيق النمو والتقدم.

* الصورة الذهنية التى عليك أن تتخيلها:

يجب أن تكون هذه الصورة الذهنية مؤديه إلى تحقيق النمو من جهة وإلى تحقيق التقدم من جهة أخرى فالنمو (هو عملية داخلية شخصية) أما التقدم (هو عملية موضوعية خارجية يمكن قياسها إلى أشياء أو وقائع أو علاقات قائمة بالفعل فى الواقع الخارجى الموضوعى.

* لا ننسى أن نذكر أن قد يكون النمو فى إحدى جوانب الشخصية معوقاً للتقدم مثال عاشق العلم والفلسفة إن هذا الشخص قد لا يحقق تقدماً إقتصادياً فى حياته فى خط متواز مع خط نموه فى طريقة التفكير العلمى أو الفلسفى.

* وقفة للتفكير:

لابد أن تقف مع نفسك وأن تفكر هل تريد أن تكون أكثر ثراء وأكثر شهرة أم أنك تريد أن تكون أكثر علماً أو أكثر نمواً فى داخلك؟

فإذا كنت طالب فى كلية الحقوق مثلاً: فإن عليك أن تقدم لنفسك هذا التساؤل؟

– هل أريد أن أكون واحداً من مشاهير المحامين أمام المحاكم بحيث أحصل على دخل مالى مرموق، أم أريد أن أكون عالماً فى الفقه أو فى فلسفة القانون؟

– إذا كانت أجابتك هى أنك تريد أن تصير واحداً من مشاهير المحامين فإن ما تحدده من وسائل لبلوغ ذلك الهدف تختلف إختلافاً بيناً عن الوسائل التى يجب أن تستعين بها لبلوغ الهدف الثانى.

كيف تختار مستقبلك الوظيفى لتكون موظفاً ناجحاً؟

أن قرار إختيار الوظيفة يعتبر من القرارات المصرية فى حياة الإنسان فإختيار الوظيفة من أصعب الإختيارات وفيما يلى طرق تمكنك من التحديد والإختيار للوظيفة التى تناسبك بالفعل:-

1 - **نوع الوظيفة :** ما الذى كنت تحب عمله بالضبط : فإذا أمكنك العثور على الوظيفة التى تشعر بالرغبة فى عملها فإنك ستشعر بمتعة حقيقة وأنت متوجه إلى عملك كل صباح.

2 - **نوع الصناعة :** ما المجال الذى يجذب إهتمامك فإختيار الصناعة الملائمة لك ستكون ذات أثار بعيدة المدى على مستقبلك، لأن معظم الناس يفضلون حياتهم المهنية بالكامل فى نفس الصناعة التى بدؤوا فيها أول وظيفة.

3 - **السلم الوظيفى :**

هل فكرت أو خططت لمنصب يتيح لك عمل كل شئ بنفسك (مثل الوظائف الهندسية) أم أنك تطمع إلى بلوغ مناصب الإدارة العليا (مثل منصب رئيس مجلس الإدارة أو المدير التنفيذى) على أى حال عليك أن تختار الآن الوظيفة التى تضعك على أولى درجات السلم الوظيفى الذى تفضله .

4 - **البناء الوظيفى:**

هل تفضل الوظائف التى تعمل فيها وفقاً لتعليمات واضحة وقاطعة من مديرك . أم الوظائف التى تتيح لك مرونة كافيه لإصدار بعض الأحكام والقرارات بنفسك؟

5 - **ساعات العمل:**

كم عدد الساعات التى ستكون قادراً على العمل خلالها، وما هو مستوى الجهد الذى بوسعك بذله فى هذه الساعات؟

6 - **السفر والترحال :**

هل تستمتع بأسفار ورحلات العمل أم أنك تميل أكثر إلى الوظائف المستقرة التى لا تنطوى على قدر كبير من التنقل الجغرافى.

7 - **طبيعة مكان العمل:**

ما طبيعة المكان الذى يساعدك على زيادة إنتاجيتك؟

هل فى غرف ومكاتب العمل الكبيرة أم المحدودة المساحة . وهل فى الأماكن المفتوحة المكونة من تقسيمات مفتوحة أم فى المكاتب الخاصة الهادئة؟

كذلك هل تفضل الزى الرسمى أم الملابس العادية؟

8 - **مقر العمل:**

هل أنت مستعد لتغيير محل أقامتك من أجل الوظيفة التى تحلم بها؟ وهل تعتقد إنك ستكون مستعداً فى المستقبل للإنتقال إلى محل إقامة جديد لإغتنام فرصة الترقية؟

9 - **الراتب الأساسى والجوانب المالية الأخرى:**

ما التعويضات المالية التى تود الحصول عليها نظير عملك؟ هل تود أن تشمل عناصر تعويض أخرى غير الراتب الأساسى مثل مكافآت وحوافز الأداء وخيارات تملك الأسهم. وبدلات ومكافآت التقاعد والمعاش، ومزايا التأمين الصحى والإمتيازات المعنوية الأخرى. مثل مكان لإنتظار السيارة إلى أخر هذه النوعية من المنافع المالية وغير المالية؟

• الموقف الإيجابى للعلاقات الإنسانية على العمل:

1 - يشعل حماسك للعمل الذى تؤديه أنت وزملائك

2 - ينمى طاقات وإبداعات ويزيد من إنتاجيتك

3 - يساعد على إبراز شخصيتك بشكل إيجابى مما يجعل الآخرين يحرصون على التعامل معك وإقامة علاقات متينه معك.

• الإنتاجية والعلاقات الإنسانية:

هناك علاقة طرديه بين إزدياد الإنتاجية وجوده العلاقات الإنسانية فكلما كانت هناك علاقات إنسانية متينه أدت للزيادة الإنتاجية والعكس صحيح.

* أهم علاقة تقيمها فى العمل هى مع رئيسك المباشر وزملاء العمل الذى بدوره سيزيد من إنتاجك مما يجعلك محط إعجاب رؤساء العمل.

• نظرية المنافع المتبادلة:

تنص هذه النظرية لكى تظل العلاقات متينة يجب أن يستفيد كلا طرفى العلاقة من هذه العلاقة وبنفس القدر وعندما يحصل أحد الطرفين على منافع أكبر من الطرف الأخر تبدأ بوادر خطيرة لإنقطاع العلاقة.

– برود الإحساس لدى الآخرين قد يفسد العلاقات الإنسانية .

* التغيب عن العمل يفسد العلاقات الإنسانية

التغيب أو التأخر غالباً ما يدل على عدم الإنضباط والإلتزام وبالتالى تسوء العلاقات مع الرؤساء لعدم ثقتهم بالمتأخرين وكذلك يقل إحترام وتقدير الموظفين للمتأخرين مما يؤدى إلى تراجع العلاقات الإنسانية.

* ضرورة إصلاح العلاقات المتضررة مع الرؤساء:

خلال إعادة بناء العلاقة مع رئيسك يجب عليك :

– تحافظ على ارتفاع مستوى إنتاجيتك

– تحافظ على العلاقات الإيجابية مع زملاء العمل

– تظهر لرئيسك تقديرك للعمل

– ترفض أن تتحدث بسوء عن رئيسك أمام الآخرين

– تذكر أن الرؤساء يقاس نجاحهم بكفاءة أداء موظفيهم

وأخيراً : لكى تحقق مستقبل أفضل من الحاضر حاول أن تتخذ دائماً مواقف إيجابية فى حياتك بالأساليب الآتية:

– استخدم أسلوب الوجه الأخر للموقف أى النظر إليه من زوايا متعددة غير النظرة السلبية .

– ألعب بأوراقك الرابحة أى ركز على الأمور الجيدة فى حياتك .

– اعزل نفسك عن الهموم الكبيرة حتى لا تؤثر على أدائك فى الحياة

– شارك بموقفك الإيجابى مع الآخرين.

– انظر إلى نفسك بشكل أفضل : كون لنفسك صورة إيجابية لكى تعيد التوازن لنفسك وتصبح نفسيتك مستقره

وختاما تذكر الله دائما ولا تبعد عن طاعة الله والتقرب منه حتي يدلك على الطريق الصحيح وتقبل الخير والإبتلاءات بكل إيمان حتي تشعر دائما أن الله سيمنحك مستقبل أفضل من الحاضر

خطأ مطبعى

فى العدد الماضى فى موضوع الإعجاز العلمى فى القرآن والسنة

•(المعجزات الربانية فى العين) سورة القمر 49 "إنا كل شئ خلقناه بقدر"

•(غذاء عجيب للفراشة ،، سبحان الله) قول الحبيب صلى الله عليه وسلم عن المؤمنين فى تواددهم وتراحمهم (كالجسد الواحد)

وأسرة تحرير المجلة تتقدم بالشكر الجزيل للدكتورة سامية الهجرسى على لفت نظر المجلة بذلك

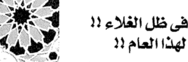


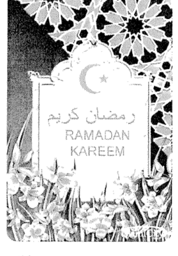
كيف إستقبلت مصر رمضان هذا العام ؟!!

بقلم/ ولاء حمزة

قال تعالى "شهر رمضان الذى أنزل فيه القرآن هدى للناس وبينات من الهدى والفرقان فمن شهد منكم الشهر فليصمه" صدق الله العظيم

- **بغياب المسحراتى كيف أصبحت "الحاجة أم الاختراع" ؟**
- **موائد الرحمن زمان كانت مهرجان للحب والتقى والإيمان !!**
- **دعوة السيدة سوزان مبارك لتوحيد الجهود لإطعام الفقراء فى ظل الغلاء !!**
- **إحباط أمل المواطن المصرى من قرار موعد بدء العام الدراسى لهذا العام !!**





حيل جديدة للقيام بدور المسحراتى :

لأن "الحاجة أم الاختراع" فقد لجأت بعض القرى والمدن فى ريف مصر من العام الماضى إلى حيل جديدة لتعويض غياب المسحراتى الذى أختفى فى ظروف غامضة حيث كان يجوب شوارع مصر المحروسة ليلاً وهو يردد "اصحى يا نايم وحد الدايم رمضان كريم" ففى مدينة زفتى بالغربية تم استبدال المسحراتى بإشارات ضوئية تصدر من مئذنة أحد المساجد الكبرى فى المدينة وانفردت محافظة جنوب سيناء ومدينة حلايب بالتعرف على موعد السحور عن طريق النجوم بينما لجأت قرية طحانوب بمدينة شبين القناطر بمحافظة القليوبية إلى صافرة أحد المصانع والتى تستخدم فى الأساس للإعلان عن بداية دوريات العمل بالمصانع كبديل للمسحراتى أما قرية الجيلاط فلقد لجأ الأهالى لصوت الطاحونة لإيقاظ الصائمين للسحور!!

جمرك ياميش رمضان بالملايين !!

صرح رئيس قطاع العمليات بمصلحة الجمارك بالصحف القومية أن الرسوم الجمركية التى تم تحصيلها على رسائل ياميش رمضان هذا العام الواردة من 9 دول 316 مليون جنيه .. كما أنه تقرر بدء العمل بالتوقيت الشتوى إعتباراً من منتصف ليلة الخميس 28 أغسطس الماضى بمناسبة شهر رمضان المبارك صرح بذلك د. مجدى راضى المتحدث الرسمى بأسم مجلس الوزراء .

كيف كان شكل ومظاهر موائد الرحمن قديماً ؟!!

من أجمل وأروع ما خلفه لنا العصر الفاطمى هو موائد الرحمن حيث كانت تعد ليأكل منها الغنى والفقير معاً .. المقيم وأيضاً أبن السبيل وإن كان مع مرور الوقت أختفت هذه العادة الراسخة فى أذهان الكثير من المصريين من المدن ولكنها فى الريف ظلت أساساً من أسس الاحتفال بالشهر الكريم. وفى إحدى كتابات أ. سيد حجازى بالأخبار أشار إلى أن شهر رمضان كان يتحول فى العصر الفاطمى إلى مهرجان للتقى والإيمان حيث أن هذه العادة أو هذا المهرجان ظل مستمراً بكل تفاصيله حتى سنة 1952 وعندما قامت الثورة المصرية تغيرت معها كثير من الأمور فمنذ شهر شعبان من كل عام كانت البيوت الريفية تبدأ استعداداتها تخصص قاعة فسيحة للاستقبال يجدد فرشها وطلاؤها ويتم تجهيز "الكلوب" حيث كان وسيلة للإنارة فى المناسبات ويتم تخزين السكر والقرفة والعرقسوس والتمر ويتم إعداد "القرص" وهو نوع من الفطير الصغير المخبوز بالسمن البلدى وكان يتم الأتفاق مع أحد قراء القرآن وعقب الفطور وصلاة المغرب ينار "الكلوب" ويفتح باب القاعة ويخصص شخص يتولى التواجد باستمرار لاستقبال الضيوف ويبدأ المقرئ بالقراءة والأهل والأصدقاء فى تبادل الزيارات من بيت إلى بيت وسط قراءة القرآن الكريم وعندما يتوقف المقرئ ليستريح يتم تبادل الحديث حول الدين والدنيا وإصلاح وتصفية الحسابات بين المتخاصمين ويدار على الجالسين الفطير ثم العرقسوس ثم القرفة ويظل هذا المهرجان من الحب حتى موعد السحور فيتناول أهل البيت السحور مع المقرئ ومع من كان باقياً من الضيوف..

وإذا جاء آخر يوم من رمضان يقام سرادق كبير فى أكبر ساحة خالية فى القرية وتعد كل أسرة بلا استثناء غنية أو فقيرة "صينية" الإفطار لتضعها فى السرادق يجلس عليها رب الأسرة وأبناؤه وكل عابر سبيل وينتقل الأصدقاء من "صينية" إلى "صينية" أى من مائدة إلى مائدة فى إفطار جماعى يحضره كل أسر القرية أما ما تبقى من طعام فإنه يحمل إلى من لم يستطع الحضور لمرض شديد أو لفقر وضيق اليد ..

وكما أشار أ. سيد حجازى أن هذه العادة تغيرت كثيراً حيث أنها اختفت من القرية ونقل الفلاحون عن المدينة عادة الإنطواء والإنكفاء على الذات ولكن من رحمة الله بعباده أن هناك بعض من فاعلى الخير يحيوا هذه العادة فى المدن وإن كان هناك عدة قرارات تصدر كل عام مما قد يحجبها مرة أخرى لعدم توافر تصاريح بالكهرباء ولابد أن تكون فى مكان لا يعطل إنسياب المرور وكأن المرور منساب ولا مشاكل فيه ولابد أن ينظف المكان أولاً بأول وكأن المدينة نظيفة وسوف تلوثها موائد الرحمن فلمصلحة من هذه الحرب الغير مباشرة على هذه الموائد؟ فبدلاً من تعقيد الأمور لابد أن يكون هناك تيسير حتى لا يكون هناك فى الشهر الكريم جائع أو محروم!!

استجابة دعوة السيدة سوزان مبارك من قبل كل الجهات فى ظل تفشى الغلاء

فى ظل حالة الغلاء التى يعانى منها المواطنون وجهت السيدة سوزان مبارك خطاباً إلى وزارة التضامن الإجتماعى والجمعيات الأهلية ومنظمات المجتمع المدنى طالبت فيه بضرورة توحيد الجهات لمساعدة الفقراء وتوفير الطعام لهم والتخفيف عنهم فى شهر رمضان ومن أبرز مظاهر الخير هى موائد الرحمن والتى ينفق عليها فى القاهرة فقط مليار و 300 مليون جنيه بينما لا تزيد تكاليف موائد الرحمن فى كل محافظة أخرى بعيداً عن القاهرة عن مليون جنيه مما يؤكد أن هناك أسرافاً بخلاف أن هناك عدد كبيراً من هذه الموائد تقام بهدف الدعاية والشهرة فقط وليس بهدف التخفيف عن الفقراء ومن هنا قامت جريدة "أخبار اليوم" الشهر الماضى بإجراء تحقيق لا تدعو فيه لإلغاء موائد الرحمن ولكنها بحثت مع علماء الدين والمسئولين والمواطنين ورجال الأعمال عن كيفية تخفيف عبء المواطن العادى فى ظل هذا الغلاء الفاحش وكان نتيجة هذا التحقيق أن هناك من أيد بشدة فكرة رجال الأعمال ألا وهى اتجاه أصحاب موائد الرحمن إلى تقديم الغذاء فى صور أخرى حيث عادت من جديد فكرة بنك الغذاء وحقائب الطعام التى يتم توزيعها سراً على منازل الفقراء والمحتاجين بدلاً من إهدار الأموال ولم يطلب رجال الأعمال إلغاء موائد الرحمن ولكنهم طالبوا باستمرارها ولكن بشكل مقنن وفى أماكن محددة مثل التجمعات العمالية البعيدة مثل برج العرب والعاشر من رمضان وفى هذا الإطار هناك العديد من الإجتماعات بين ممثلى الجمعيات الأهلية والمنظمات المدنية لتوحيد الجهود الأهلية لتوفير الطعام للفقراء خلال شهر رمضان مع تنظيم عملية الزكاة فى ظل تفشى الغلاء.

لماذا لم تستجيب الحكومة لنبض الشارع بتأجيل موعد بدء الدراسة؟!!

لقد استبشر الناس خيراً وفرحوا عندما أعلنت الحكومة المصرية أنها تدرس بجدية تأجيل الدراسة إلى ما بعد عيد الفطر تخفيفاً للأعباء عن المواطنين ثم عاد رئيس الوزراء د. نظيف ليعلن أن ميعاد العام الدراسى ثبت فلكياً 20 سبتمبر والسؤال الذى يطرح نفسه لماذا لم تستجيب الحكومة لنبض الشارع حيث أنه من الممكن تعديل موعد إجازة نصف العام الدراسى أيضاً تعديل امتحانات نهاية العام فكل من لديه أبناء فى مدارس يدرك جيداً معنى الدراسة فى مصر برمضان فهذا ليس ظلم لشهر رمضان الكريم فالكل يدرك أن حرب أكتوبر كانت فى شهر رمضان وكيف أن أروع آيات الفداء والإستشهاد والإنتصارات حدثت فى هذا الشهر الكريم منذ أيام الرسول "صلى الله عليه وسلم" ولكن الحال أصبح غير الحال مما يحتاج إلى وقفة وصحوة ضمير مع أنفسنا!!!

منوعات إنترناشيونال

كلمات لها معنى :
- المرء مخبوء تحت لسانه.
- ما طار طير وارتفع إلا كما طار وقع.
- الدموع النقية تطهر القلب.

إنترناشيونال تدعوك للإبتسامة:
- غبى بيسأل واحد :هى الساعة كام ؟ فرد عليه : الساعة خمسة وخمسة فقال له الغبى : طب ما تقول عشرة وخلاص!!!
- قالت الزوجة الثرية لزوجها يوماً: لازم تطرد السائق اللى عندنا لأنه كان سيموتنى وأنا راكبة معه مرتين . فرد الزوج : طيب نمنحه فرصة ثالثة !!!

ماذا تعرف عن مثلث جزر الشيطان؟!

هى منطقة فى المحيط الأطلسى أشتهر منذ عام 1954م باسم "مثلث برمودا" أو جزر الشيطان وذلك بعد حادثة إختفاء سرب من ثلاث طائرات كان يتخذ شكل المثلث قبل إختفائهم لسبب غير معلوم لليوم.
ومن الطائرات المختفية فيه أيضاً الطائرة البريطانية "ستار نجر" وتعتبر السفينة البريطانية "اتلانتا" والأمريكية "سايكلوب" من أشهر السفن التى أختفت فى هذه المنطقة فى ظروف غامضة.

المسلمين والقرآن فى عيون الصينيين

" رحلة إلى بلد الكتاب "عنوان أول كتاب صينى حول القرآن الكريم والمسلمين لمؤلفة "دوهوان" الذى أمضى 12 عاماً من حياته بين البلدان العربية وقد سجل فيه مذكراته ليكون أول كتاب يتضمن مشاهدات لرجل صينى عاش فى القرن الـ 18 متنقلاً بين بلاد المسلمين والكتاب مترجم باللغة العربية ويعد من أهم مقتنيات مكتبة بكين الكبير.

غرائب عالم الحيوان

- وزن قلب "الزرافة" يزيد عن وزن قلب الإنسان بعشرين مرة وذلك حتى يتمكن من دفع الدم إلى رأسها العالى بسبب طول رقبتها.
- أنثى النسر لا تضع بيضها فى العش ولا ترقد عليه بل تضعه على قمم الجبال وتتركه حتى يفقس بفعل حرارة الشمس.

من أجمل ما قالوا:

- أفضل تدريب للأحتفاظ بالرشاقة هو أن تهز الرأس من اليمين إلى اليسار وبالعكس كلما قدم إليك طبق شهى "برنارد شو"
- الذاكرة هى المفكرة التى نحملها معنا دائماً "بيكاسو"

فرحة الصينيين باستضافة الأولمبياد

نشرت الصحف الصينية أنه بلغت فرحة الصينيين باستضافة "أولمبياد2008" بأن أطلقوا على نحو 3500 طفل ولدوا فى الفترة بين 2000 والعام الماضى، أسم "أويون" ومعناها "أوليمبيك" إستبشاراً بإستضافة بكين للألعاب الأوليمبية 2008.

المنزل المقلوب

تشهد إحدى المناطق الصغيرة على جزيرة أوزيـهدوم الألمانية مشروعاً معمارياً شديد الغرابة يقف فيه منزل بالكامل على رأسه ويقع المنزل المقلوب فى المنطقة التى يسكنها نحو 900 شخص على مقربة من أكبر المعارض فى ألمانيا والذى يجذب إليه كل عام آلاف الزوار ويأتى فى إطار مشروع "العالم يقف على رأسه"
وقال رجل الأعمال المسئول عن المشروع أن جميع الأشياء فى هذا المنزل ستكون معكوسة حتى يتمكن الزوار من النظر بشكل مختلف إلى الأشياء التى يتعاملون معها فى حياتهم اليومية . أما السلم فسيكون الشئ الوحيد "غير المقلوب فى هذا المنزل"!!!

حكمة العدد :

الابتسامة هى أقصر طريق لقلوب من حولك

دنيا المرأة — نصائح 2008 لكل إمرأة

ملف كامل عن الرشاقة فى رمضان

* كيف تتجنبي سمنة رمضان؟

وجبة السحور: يجب أن تكون هى الوجبة الرئيسية فى رمضان وليس وجبة الفطور
وجبة الفطور: يجب أن تكون فيها المزايا التالية:
1 - سهلة الهضم والامتصاص وتعطى شعوراً سريعاً وطويلاً بالشبع
2 - محتواها من السعرات الحرارية قليل
3 - ذات كثافة غذائية عالية أى تحتوى على كثير من مكونات الغذاء المتوازن حيث أن امتصاص الغذاء أكثر فاعلية بعد ساعات الصيام الطويلة ، لأن الجسم بحاجة ماسة للغذاء.

هذه المواصفات الثلاثة تتحقق من خلال:
- البدء بتناول مواد سكرية سهلة الهضم والامتصاص وتعمل على رفع مستوى سكر الدم بسرعة . وبالتالى تقلل إلى حد كبير مشاعر الجوع الناجمة عن نقص سكر الدم خلال ساعات الصيام.

أنواع الغذاء المناسب هنا:
- التمر والرطب مع الماء
- عصير الفواكة
- أنواع الحساء المختلفة مع قليل من قطع لحم أو سمك صغيره
- تناول وجبة كربوهيدرات مركبة (حبوب - مكرونة - أرز ...) بكمية قليلة مع كثير من السلطة الخضراء بالليمون ويفضل الدجاج والسمك.
- التحلية من خلال إما الفواكة الطازجة ، أو حلويات مصنوعة من الدقيق والبيض والعسل أو محليات اصطناعية لا تحتوى على السكر.
- يفضل التسلسل فى تناول الغذاء بحيث يكون هناك فاصل زمنى فى تناولها وعلى فترات متقطعة.

السلطة ضرورية على الإفطار:
يركز الأطباء على أن تكون الأطعمة المتناولة فى الإفطار متوازنة فيجب أن يتضمن طبق السلطة الخضراء الطازجة لما تحتويه من ألياف وأملاح معدنية وفيتامينات .

تناول طعاماً سائلاً فى أول الإفطار:
يستحسن للصائم فى بداية الطعام تناول طعاماً سائلاً ثم بعد دقائق يستكمل طعامه لأن ذلك يشجع المعدة على القيام بوظيفتها بطريقة طبيعية وتنبيه إفرازاتها بطريقة صحية مع ضرورة تجنب الأطعمة المقلية والدسمة التى تسبب عسر الهضم.

الحلويات بعد ثلاث ساعات من الإفطار:
يكون أنسب وقت لتناول الحلويات بعد الإفطار بثلاث ساعات حتى يتم هضم طعام الإفطار جيداً وذلك لأن تناول كميات كبيرة من الحلويات بعد الإفطار مباشرة يؤدى إلى تخزين زائد عن الحاجة فى صورة دهون تحت الجلد وهذا يؤدى إلى زيادة الوزن والبدانة وارتفاع ضغط الدم والكوليسترول .

أهمية وجبة السحور:
أكد الخبراء من أهمية وجبة السحور لأنها تنشط الجهاز الهضمى وتحافظ على مستويات السكر فى الدم فى فترة الصيام مشددين على تناول طعام الإفطار والسحور دون مشاهدة التليفزيون الذى يؤدى لتناول كميات كبيرة دون وعى فيزيد من الوزن .

العادات الغذائية الصحية فى شهر رمضان:
- تناول الطعام بهدوء ومضغة جيداً لتسهيل عملية الهضم.
- تقسيم وجبتى الإفطار والسحور إلى أربع وجبات حتى يتم الهضم الجيد.
- التبكير بالإفطار والتأخير بميعاد السحور فهذا يتيح الفرصة لإتمام عملية الهضم الكامل لطعام الإفطار ويتيح الفرصة لتقليل وجبة الإفطار فى اليوم التالى.

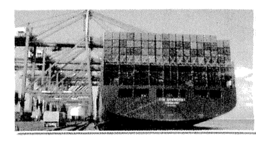
وأخيراً:
ممارسة الرياضة بعد الإفطار بساعة وعدم النوم مباشرة حتى لا يتحول الطعام إلى دهون ونعانى من زيادة الوزن

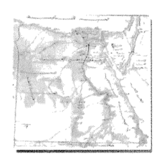
DCHC

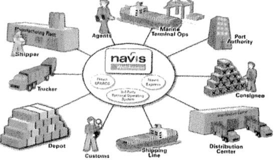
DAMIETTA CONTAINAR & CARGO HANDLING CO



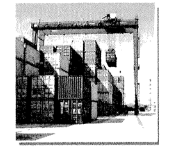








The Modern Terminal Community System



FACILITIES

Total Area	600,000 m2
Container Berths	4
Total Berth Length	1050 m
Depth Alongside	14,5 m
Container Quay Cranes	8
Mobile Crane	6
Rubber Tyred Gantry Cranes	10
Forklifts	19
Front loaders	18
Reach stackers	6
Reefer Plugs	50







DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by suppling two super post panamax quay cranes followed by other two besides , taking action in making study to increase water depth along side the terminal quay to be16 m.also, to increase the quay length to be 1450m

DCHC has achieved a rapid rates of growing, whereof 1.2 million TEUs has been handled

DCHC deal with the major international shipping lines

CMA-CGM, CSCL, HLC, IRISL, MISC, OOCL, APL, HSD , APL , NYK, MOL, HMM

We Do Our Best To Be The Best

Tel: +2057 290100 / +2057 290101 Fax:+2057 290777 P.O.X: 34511 Damietta-Egypt

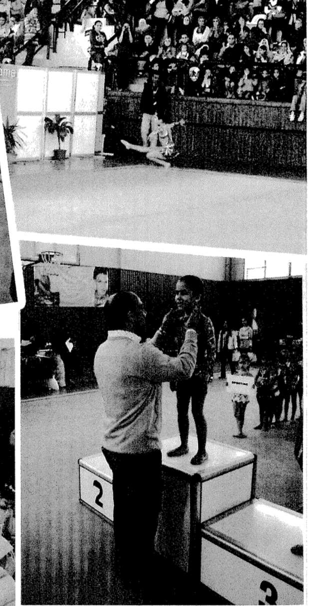
Email: damietta@dchc.com.eg - www.dchc-egdam.com

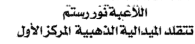


فرع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق: ١٥ شارع أحمد عرابي - برج البربري - المهندسين - ١٢٤١١ إمبابة
تليفون: ٠٢٣٣٤٤٨٧٨٧ (١٢ خط) موبايل: ٠١٢ ٣٩٢٠٠٧٢ فاكس: ٣٣٤٤٧٢٨٥ - ٠٢٣٣٤٥٠٧٦١
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg



اللاعبة الصاعدة نور رستم
تحصل على الميدالية الذهبية
المركز الأول فى أداة الحر



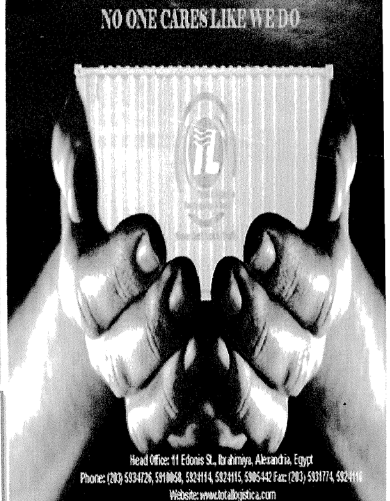


اللاعبة نور رستم
تتقلد الميدالية الذهبية المركز الأول

يوم البيئة
بفندق مريديان هليوبوليس

فندق مريديان هليوبوليس تحظى قضية حماية البيئة بإهتمام عالى، وبخاصة مع التحديات البيئية التى تواجه العالم الآن . و يوم البيئة العالمى الذى يحتفل به كل عام فى الخامس من يونيو يعد إحدى الرسائل المهمة لتوعية أفراد المجتمع. شعار يوم البيئة لهذا العام هو " فلنكسر العادة" وكان فندق مريديان هليوبوليس من ضمن المشاركين فى يوم البيئة العالمى المقام بحديقة المقطم تحت تنظيم جمعية المكتب العربى للشباب والبيئة من أجل إحداث تغييرات إيجابية فى مجال الحفاظ على البيئة.
إشترك فى هذا الإحتفال وفد من أسرة فندق مريديان هليوبوليس على رأسهم ممدوح فرج مدير عام الفندق هليوبوليس و محمد عبد القادر مدير الصحة والسلامة بالفندق.







تهنئ أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال الأستاذ/ تامر موسى مدير عام شركة توتال لوجيستيكا الشحن والتجارة لاختيار سيادته عضواً بالمجلس السلعى للحاصلات الزراعية وكذلك لحصول الشركة على عضوية منظمة الإتحاد الدولى لرابطة وكلاء الشحن (FIATA) وإنضمامها إلى أسرة شعبة خدمات النقل الدولى (E.I.F.F.A) وعضوية الإتحاد العربى لغرف الملاحة

متمنين له مستقبل زاهر ودوام التوفيق والنجاح بمشيئة الله

مجتمع إنترناشيونال



العروس/ أسماء السيد عبد الحميد
العريس/ أحمد محمود حسن
وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين



الربان/ السعيدعطا حبيب مدير عام ميناء حوض البترول (الزيتيات) يهنئ العروسين أسماء سمير صقر و شادى السعيد حبيب بعقد القران



العروس/ شفاء سعيد
العريس/ رأفت سعيد



العروس/ سومه إبراهيم محمد
العريس/ عبيد إسماعيل على

عيد ميلاد سعيد

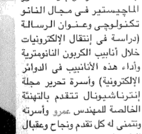


حازم محمد عبد المجيد

بلال عادل أحمد

ماجيستير فى مجال النانو تكنولوجى

حصل المهندس عمرو أحمد عيسوى المعيد بكلية الهندسة جامعة القاهرة ونجل الدكتور أحمد عيسوى صالح على الماجيستير فى مجال النانو تكنولوجى وعنوان الرسالة (دراسة فى إنتقال الإلكترونيات خلال أنابيب الكربون النانومترية وأداء هذه الأنابيب فى الدوائر الإلكترونية) وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تتقدم بالتهنئة الخالصة للمهندس عمرو وأسرته وتتمنى له كل تقدم ونجاح وعقبال الدكتوراه







تهنئة قلبية للعروسين من الأخت خلود السيد بشركة أميرال للأخ كريم السيد والأنسة إيمان عبد المنعم على عقد القران

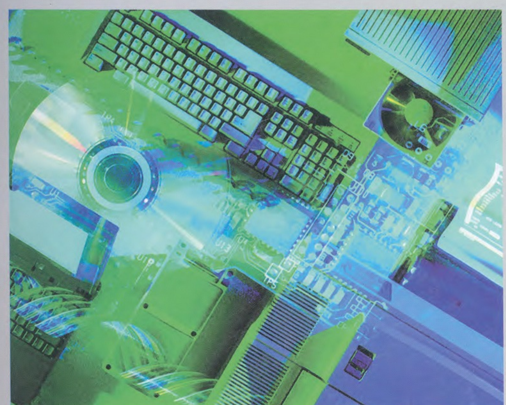
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY
www.mscegypt.com

msc
EGYPT

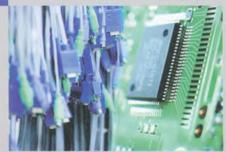
Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)
Head Office: 55 Sultan Hussein St.
Tel: +203 4884000
Fax: 203 4884001
Customer Service 203 4884008

© CREATIVE (03) 58 57 908



AMIRAL
MANAGEMENT
CORPORATION





From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems





CERTIFIED PARTNER

29 Farid Street, Heliopolis, Cairo, Egypt 11341
Phone: +202 2414 99 44 Fax: +202 2414 88 77
Website: amc.amiral.com Email: sales@amc.amiral.com